

مجلة مختلفة لقارئ مختلف

مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة
تصدر من لندن شهريا
وتوزع في جميع أنحاء العالم

INTERNATIONAL NET

إنترناشيونال نت يوليو ٢٠٠٥ / جمادى أول ١٤٢٦
International Net July 2005 / Gamada I 1426



مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة
Periodical International
Economic Magazine
AS&A Publishing Limited
Registration No. 04761267
Camden Road .Camden Town
London NW1 9DR DX:
57074 Camden Town

مستشار التحرير
عاصم السيد أحمد

رئيس التحرير
إبراهيم عوض

المستشار القانونى
المستشار محمد محمود بدر
المحامى بالنقض

مشرف التحرير
عبد السلام السيد أحمد

المكاتب والمراسلون
جمهورية مصر العربية
القاهرة Tel. +2- 0122586455
اسكندرية Telefax.+2-03-4275117
E-Mail : assem355@hotmail.com
سى جول تليفون: +2-03-5745850

السويس
* ربان/أحمد بدوى
محمول: 0123184320 - (2+)
* عبد الرحيم مصطفى
محمول: 0124614924 - (2+)

الإسماعيلية
* محمد حسين صالح
تليفون: (346081)-(064)-(2+)
E-mail: Fagr1@ hotmail. com.

سوريا
* ربان ابراهيم سليم دير عطانى
تليفون وفاكس
(+963) - (43) - (711999)

السعودية - جدة
تليفون: (6369985)-(2)-(966+)
فاكس: (6369459)-(2)-(966+)

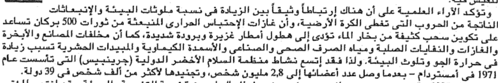
كندا
* شريف صلاح مختار
تليفون: 4167250912 -1+

توزع فى جميع انحاء العالم

ولنا كلمة

بقلم مستشار التحرير

الإحتفال بيوم البيئة العالمى



عاصم السيد أحمد

إحتفل العالم فى يونيو الماضى بيوم البيئة العالمى تحت شعار «المدن الخضراء - خطة لحماية الكوكب»، وقد أقام برنامج المحافظة على البيئة التابع للأمم المتحدة الإحتفال بهذا اليوم الذى شارك فيه رؤساء بلديات ومسئولى بيئة من 60 دولة حول العالم، حيث تم توقيع الإتفاقيات التى تضمنت سبعة مجالات بيئية وهى: الطاقة وتقليل النفايات وتصميم المدن وطبيعتها والمواصلات والمياه وسلامة البيئة.

وقد ألقى كلاوس توفير المدير التنفيذى لبرنامج البيئة بالأمم المتحدة كلمته التى أكد فيها على أن أكثر من بليون شخص فى الدول النامية يعيشون فى فقر وظروف صحية سيئة بسبب عدم توفر المياه النظيفة والصرف الصحى ووجود مكان آمن للعيش فيه.

وتؤكد الآراء العلمية على أن هناك إرتباطاً وثيقاً بين الزيادة فى نسبة ملوثات البيئة والإنبعاثات الناتجة من الحروب التى تغطى الكرة الأرضية، وأن غازات الإحتباس الحرارى المنبعثة من ثورات 500 بركان تساعد على تكوين سحب كثيفة من بخار الماء تؤدى إلى هطول أمطار غزيرة وبرودة شديدة، كما أن مخلفات المصانع والأبخرة والغازات والنفايات الصلبة ومياه الصرف الصحى والصناعى والأسمدة الكيماوية والمبيدات الحشرية تسبب زيادة فى حرارة الجو وتلوث البيئة. ولذا فقد إتسع نشاط منظمة السلام الأخضر الدولية (جرينبيس) التى تأسست عام 1971 فى أمستردام - بعدما وصل عدد أعضائها إلى 2,8 مليون شخص، وتجنيدها لأكثر من ألف شخص فى 39 دولة.

وفى عام 1992 عقد مؤتمر ريودى چانيرو وحضره زعماء العالم لبحث قضية التنمية والبيئة، وقد إنتهى المؤتمر بإصدار إتفاقيتان إحداهما تختص بتغير المناخ والحد من الإرتفاع المتوقع فى درجات الحرارة وإرتفاع منسوب المياه فى البحار، والإتفاقية الثانية خاصة بالتنوع الحيوى للحفاظ على جميع الأصناف الحيوية.

إن الولايات المتحدة الأمريكية تعيش مشاكل تلوث حقيقية وتسعى للتغلب عليها، ولذا فقد خصص الرئيس چورچ بوش 7,76 مليار دولار لوكالة حماية البيئة الأمريكية التى تأسست عام 1970 فى واشنطن، هذا علاوة على ما تنفقه الشركات الخاصة ومؤسسات المجتمع المدنى، ويوجد فى الولايات المتحدة أكثر من مليون جمعية أهلية تعمل فى مجالات التعليم والبيئة والتنمية الإجتماعية. وتواجه أمريكا مشكلة تلوث الهواء الذى يسببها غاز الأوزون الأرضى المنبعث من عادم 260 مليون سيارة، وقد سبق أن وافق مجلس الشيوخ والنواب على قانون يقضى بتخفيض الإنبعاثات الضارة الناتجة من المصادر الثابتة والمتحركة.

إن من أهم مظاهر تقدم الدول الإهتمام بالبيئة والحفاظ عليها، ولذا لم تتوانى معظم الدول فى سن القوانين التى تحافظ على البيئة.

وتعتبر نظافة البيئة شرطاً أساسياً فى الدول التى تقام بها الأولمبياد والمسابقات الرياضية، ولذا فقد تعهدت الصين بأن يكون أولمبياد بكين عام 2008 هو الأولمبياد الأخضر، ووضعت معايير جديدة على إنبعاث عوادم السيارات، وأغلقت بعض المصانع والشركات التى رفضت تعديل أوضاعها لتحقيق تنقية الهواء، واتجهت بكين إلى إستخدام الطاقة الصديقة للبيئة، وإستخدام الغاز الطبيعى بدلاً من الفحم فى التدفئة، ورصدت الحكومة ما يوازى 85 مليار دولار فى خطتها الخمسية لمحاربة تلوث البيئة.

إن على المنظمات الدولية والهيئات المعنية بالبيئة التركيز على إيجاد الوسائل الكفيلة بالحفاظ عليها فى صورتها الطبيعية ومعالجة كل ما يؤثر فيها وذلك عن طريق:

* نشر الوعى البيئى بجانب التشجير وإنشاء المحميات الطبيعية ووقف معدلات التلوث ومعالجة النفايات والمخلفات الصلبة.
* إلتزام الصناعة بالمعايير البيئية، والحفاظ على الموارد الطبيعية نظيفة.
* عدم مخالفة المبيدات الزراعية للإشتراطات الصحية والبيئية وإخضاع المنتجات الزراعية للمواصفات الدولية من حيث درجة سمية المبيد وعدم إستخدام الهرمونات.

إن دول فنلندا والنرويج وأورجواى والسويد وأيسلندا تعتبر الدول الأعلى ترتيباً على مستوى العالم فى الحفاظ على نظافة البيئة، وبالنسبة للدول العربية فتأتى تونس فى المرتبة الأولى ثم تليها سلطنة عمان.

إن الإنسان لم يحافظ على البيئة التى خلقها الله له نظيفة وصحية وخالية من أية ملوثات، بل على العكس أثر عليها بصورة سلبية بداية من عوادم السيارات ومخلفات المصانع التى تلقى فى البحار والأنهار، وإقتلاع الأشجار التى تعتبر رئة البيئة.

إن الأمر يستدعى إدماج كل المواطنين فى حماية البيئة أثناء مراحل التخطيط لتحقيق العدالة البيئية، وتوفير الحماية من المخاطر البيئية، والتمتع ببيئة نظيفة وتحقيق الأمان البيئى للتنمية.

إقرأ فى هذا العدد

5 مشروع الثروة الحيوانية بميناء السخنة

9 نحو مجتمع المعلومات العربى

14 عقد جديد بين هيئة ميناء الإسكندرية وشركة اونيكس ومحافظة الإسكندرية

15 الخطوة الفعلية الأولى لتنفيذ مشروع التجارة الإلكترونية بميناء الإسكندرية

17 مشكلة الألغام مازالت قائمة

18 الرحلة المكوكية التى قام بها الدكتور عصام شرف إلى اليونان وقبرص وسلوفينيا

19 إلى أين تتجه صناعة الناقلات ؟

20 حوار صريح جداً مع اللواء بحرى حسين زاهر ياقوت اول ضابط بالقوات البحرية يرأس الشركة المصرية للملاحة

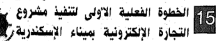
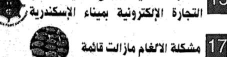
24 قناة السويس فى إطار إحتفالها بالذكرى الثلاثين على الإفتتاح الثانى للقناة

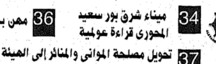
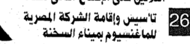
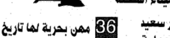
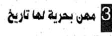
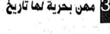
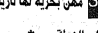
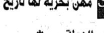
26 تأسيس وإقامة الشركة المصرية للماغنسيوم بميناء السخنة

34 ميناء شرق بور سعيد المحورى قراءة عولمية

36 مهن بحرية لها تاريخ

37 تحويل مصلحة الموانى والمنائر إلى الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية




وزارة الإستثمار

الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى

شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع

إحدى الشركات الرائدة فى مجال تداول الحاويات والبضائع بميناء بورسعيد وحوض البحر المتوسط

نشاط تداول الحاويات

يخضع نشاط تداول الحاويات لقانون حوافز الأستثمار رقم (٨) لسنة ١٩٩٧ كمنطقة حرة خاصة.

- طول رصيف الحاويات : ٩٧٠م
- الغاطس المسموح به : ١٣,٣م
- ساحات الحاويات : ٤٣٥٠٠٠م٢
- الطاقة السنوية للمحطة : TEU ٨٠٠,٠٠٠

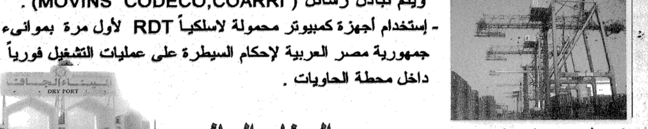
- المخزن المشترك LCL : ٦٠٠٠م٢
  بطاقة تخزينية : ٢٥٠حاوية مكافئة
- حاويات الثلاجة : ٤٨٠وحدة-مصدر كهربى
- طاقة ورشة صيانة الحاويات : ٦٠٠حاوية مكافئة/شهرياً
- النقــل بالقطـار : محطة واحدة

المعـدات:-

- ١ونش رصيف عملاق (SUPER POST PANAMAX) حمولة ٦٠طن.
- ٣ونش رصيف عملاق (POST PANAMAX) حمولة ٤٠طن.
- ٣ونش رصيف عملاق (SHIP TO SHORE) حمولة ٤١طن.
- ٢ونش رصيف متحرك MOBILE CRANE ٨٠&١٠٠ طن.
- ٦ونش ساحة عملاق R.T.G .
- ٢٧ونش ساحة تلسكوبى R.S .
- ٤٧جرار موانىء بالمقطورة.

نظام الحاسب الآلى:-

- تتبادل المحطة بيانات السفن إلكترونياً بإستخدام نظم EDI حيث تتبادل رسالة (BAPLIE FILE) مع العديد من الخطوط الملاحية بنجاح ويتم تبادل رسائل (MOVINS CODECO,COARRI).
- إستخدام أجهزة كمبيوتر محمولة لاسلكياً RDT لأول مرة بموانىء جمهورية مصر العربية لإحكام السيطرة على عمليات التشغيل فورياً داخل محطة الحاويات.



نشاط تداول البضائع:-

- يتم بالشركة تداول جميع أنواع البضائع العامة والحبوب الصب بكـفـاءة عالية وقـوى بشريـة علـى مستوى عالـى من الخبرة.
- الطاقة التخزينية للبضائع الصب ٨٥٠٠٠طن
- معدل التداول ٨٠٠٠ طن يومياً.
- تمتلك الشركة منشـأين عائمين بمعـدل تـفـريـغ ٦٦٠ طن الساعة للمنشأ الواحد.

الميناء الجاف :-

- فى ١٤ نوفمبر عام ١٩٩٦تم إنشاء الميناء الجاف على مساحة ٥٠٠٠٠م٢ بمدينة العاشرمن رمضان على بعـد ٥٠كم من القاهـرة.
- الميناء مجهز بأحدث المعدات لخدمة المصدرين المصريين ومستخدمى الميناء من جميع أنحاء العالم.
- طاقة المحطة ٦٠٠حاوية مكافئة بضائع عامة / سيارات.
- مساحة المخزن المشترك ٢٠٠٠م٢.

رئيس مجلس الإدارة والعضو المنتدب

لواء بحرى / محمد جلال ياسين

بورسعيد - مبنى هيئة ميناء بورسعيد الدور السادس Web site:www.pscchc.com
تليفون: ٠٦٦٣٢٢٣٥٨٦٢/٠٦٦٣٢٢٣٧١٥١ E-mail:info@pscchc.com
فاكس : ٠٦٦٣٢٢٠٤١٩/٠٦٦٣٢٣٩٣٤٧ صندوق بريد رقم :١٢٣٩بورسعيد



Royal Logistics
رويــــال
للخدمات اللوجستية
IATA
FIATA
رائدة فى النقل الدولى واللوجستيات
LEADING IN FORWARDING AND LOGISTICS
عزيزى المستورد ... عزيزى المصدر
إذا كنت تفكر فى أفضل الطرق التى تنجز بها أعمالك مع العالم الخارجى
.... من فضلك توقف فوراً عن التفكير
..... فخبراء الشحن الدولى يتحدثون
رويــــال للخدمات اللوجستية
ولدت عملاقة وبدأت من حيث إنتهى الآخرون
(التميز له حدود و تميزنا بلا حدود)
• فريق عمل متخصص و مدرب فى جميع أنشطة الشحن الدولى وفق أحدث المعايير العالمية
• أكبر شبكة نهايات طرفية متصلة بالدوائر الجمركية على مستوى الجمهورية
• أكبر شبكة وكلاء تغطى جميع أنحاء العالم
• خدمات الشحن الدولى من و إلى أى مكان فى العالم بحراً وجواً
• المشروعات - الأمتعة الشخصية - المعارض - التخزين والتوزيع
• خدمات النقل البرى من و إلى جميع أنحاء الجمهورية
• التخليص الجمركى من و إلى جميع الموانى المصرية (بحرى وجوى)
• تغطية الشحنات تأمينياً من الباب إلى الباب
• الفحص المسبق عن السلع الصناعية
معنا .... وداعا للتأخير .... وداعا للقلق
مكتب القاهرة : ٢٩ ش فريد - هليوبوليس - القاهرة - مصر
ت:٤١٤٩٩٤٤-٤١٨٤٤٢٣-٤١٨٤٢٨٣-٢٠٢+ فاكس :٤١٨٤٤٢٨-٤١٤٨٨٧٧-٢٠٢+
مكتب الاسكندرية :١٠ش المتحف الرومانى - المسلة - الدور الثانى
ت:٤٨٣٨٩٥١-٤٨٣٨٩٥٢-٢٠٣+ فاكس:٤٨٧٧٧٩٢-٢٠٣+
مكتب ميناء السخنة:العين السخنة - السويس
ت:٣٧١٠٢١٩ - ٣٧١٠٠٥٠-٢٠٦٢+ فاكس:٣٧١٠٢٢١ - ٣٧١٠٠٥١-٢٠٦٢+
مكتب بورسعيد:٢١ ش الجبرتى - بورسعيد - مصر
ت:٣٣٥٢٩٤٠-٣٣٥٢٩٤١-٢٠٦٦+ فاكس: ٣٣٥٢٩٤٣-٢٠٦٦+
مكتب مطار القاهرة :مطار القاهرة الدولى - مركز التصدير الدولى - مكتب رقم ٢٠٤
ت: مباشر ٢٦٧١٤٦٨-٢٠٢+ ٢٦٧٠٦٧١-٢٦٧٠٦٧٢-٢٠٢+ داخلى ٢٠٤

AMIRAL



مشروع الثروة الحيوانية  بميناء السخنة



اللواء محفوظ طه مرزوق ينصت لحديث الربان أسامة الشريف

– فى إطار التعاون المستمر الصادق والبناء بين هيئة موانى البحر الأحمر (ممثلة لوزارة النقل) وبين شركة تنمية ميناء السخنة تم مؤخراً توقيع عقد إنتفاع لمساحة 211000 متر مربع بميناء السخنة لإقامة مشروع للثروة الحيوانية.

– وإلتزاماً من جانب شركة تنمية ميناء السخنة بتنمية وإستثمار مساحات الأراضى المتاحة داخل الميناء طبقاً للمخطط العام للميناء 2020 والمعتمد من مجلس الوزراء بتاريخ 2003/7/28 فقد قررت الشركة إقامة مشروع جديد بالميناء تحت إسم شركة السخنة للثروة الحيوانية (شركة مساهمة مصرية بنظام المناطق الحرة الخاصة) وذلك وفق الأسس التالية:

– اسم الشركة: شركة السخنة للثروة الحيوانية.

– موقع المشروع: داخل ميناء السخنة بمساحة 211000 متر مربع قابلة للزيادة وفقاً لمتطلبات المشروع.



الدكتور عصام شرف وزير النقل يتوسط اللواء محفوظ طه مرزوق رئيس هيئة موانى البحر الأحمر والربان أسامة الشريف رئيس مجلس إدارة شركة تنمية ميناء السخنة

– الغرض من الشركة هو إنشاء وتشغيل وإدارة محطة نموذجية لرعاية وتجهيز الماشية الحية والمعدة للذبح بعد إستيرادها من الخارج وإنشاء مجزر نموذجى مع إقامة كافة الصناعات المكملة لهذا المشروع.

– يهدف المشروع إلى تحقيق الهدف الإستراتيجى للحكومة المصرية بتوفير اللحوم الحمراء ذات الجودة العالية للمستهلك المحلى بأسعار منخفضة نسبياً مع رفع معدل إستهلاك الفرد من اللحوم الحمراء ثم التوسع فى إقامة الصناعات التكميلية اللازمة من مجازر متطورة وثلاجات تبريد وتجميد ومصانع للحوم المعلبة للتوزيع المحلى والتصدير الخارجى.

– تكلفة المشروع حوالى 20 مليون دولار على مرحلتين.

– سيتعامل المشروع فى حوالى من 250000 إلى 350000 رأس من الأغنام والماشية سنوياً.

– ستقوم الشركة ببناء وتجهيز الحجر الصحى لإستقبال الماشية وفقاً لأعلى المستويات العالمية مع الكشف الطبى عليها بالتنسيق مع أجهزة الرقابة الصحية والبيطرية بوزارتى الصحة والزراعة.

– جارى الإتفاق مع هيئة الحجر الزراعى والبيطرى الأسترالية AQIS والهيئة الأمريكية USDA لإعتماد المشروع الأمر الذى سيحقق فائدة كبرى من الناحية الصحية لتحقيق الإعتماد العالمى للمنتج عند تصديره للخارج.

– يتيح المشروع العديد من فرص العمل على مراحل تصل فى نهاية المشروع إلى توفير عدد 3000 فرصة عمل مباشرة وغير مباشرة.

– كل هذا ما كان له أن يتحقق بدون التعاون الصادق بين هيئة موانى البحر الأحمر برئاسة السيد اللواء/ محفوظ محمد طه مرزوق وبين شركة تنمية ميناء السخنة برئاسة الربان/ أسامة الشريف وبدعم ورعاية من السيد



أثناء توقيع العقد

الدكتور/ عصام شرف وزير النقل لتحقيق المزيد من الإستثمارات والمشروعات الهادفة إلى التنمية والرخاء فى عهد السيد الرئيس/ محمد حسنى مبارك



اللواء محفوظ طه مرزوق والربان أسامة الشريف يتبادلان التهنئة بعد توقيع عقد مشروع الثروة الحيوانية

أجندة إنترناشيونال

* تنظم وزارة الشباب إعتباراً من 2 يوليو وحتى 12 أكتوبر المقبل معسكرات العمل الصيفية لتشغيل الشباب خلال فترة الصيف، ويشارك فى هذه المعسكرات 9100 شاب و 95 فتاة.
* تقوم غرفة التجارة المصرية البريطانية بتنظيم مؤتمرها السنوى فى 4 يوليو الجارى بالعاصمة البريطانية لندن، وسيفتتح المؤتمر الدكتور محمود محى الدين وزير الإستثمار حيث سيتم مناقشة 3 ملفات مهمة فى ثلاث ندوات متعاقبة.
* يقام معرض التمويل العقارى خلال الفترة من 4 إلى 7 يوليو الجارى بفندق سميراميس ويشترك فيه 50 شركة عقارية فى مصر، ويشهد المعرض مجهودات غير مسبوقة من أربعة بنوك صاحبة المبادرة الأولى فى مجال تقديم الخدمات التمويلية الميسرة.
* يتم فى الأسبوع الأول من يوليو الجارى إفتتاح الدورة الرابعة للمعرض والمؤتمر الدولى الرابع لتكنولوچيا المشروعات الصغيرة بأرض المعارض بمدينة نصر، ويضم المعرض الآلات والمعدات ومستلزمات الإنتاج اللازمة لإقامة المشروعات الصغيرة الجديدة .
* يعقد الإتحاد العربى للأسمدة المؤتمر السنوى الدولى للأسمدة بمدينة الدار البيضاء المغربية فى الفنترة من 5 إلى 7 يوليو الجارى، ويشارك فى المؤتمر عدد كبير من الخبراء والمهندسين والفنيين من الشركات العربية أعضاء المؤتمر .
* تستضيف جامعة الدول العربية المؤتمر السادس العربى الدولى للمرأة تحت عنوان "المرأة كمحرك للنمو الإقتصادى فى العالم العربى" يومى 12 و13 يوليو الجارى، حيث يتم مناقشة التوصيات التى أعلنت فى مؤتمر بروكسل لتفعيل المرأة فى الإقتصاد العربى .
* تنظم هيئة الرقابة على التأمين يوم 21 يوليو الجارى بالقاهرة مؤتمراً دولياً حول التأمين التكافلى، ويشارك فى المؤتمر وفود من الدول العربية والأفريقية وخبراء دوليين.
* تقام الدورة السادسة لمهرجان أوسكار الڤيديو كليب تحت عنوان "الڤيديو متعة الفن الجميل" يوم 27 يوليو الجارى تحت سطح الأهرامات بالجيزة ضمن فعاليات مهرجان السياحة والتسوق وتحت رعاية فاروق حسنى وزير الثقافة وأحمد المغربى وزير السياحة .
* تقام أخر يوليو الجارى بطولة أفريقيا الكونفيدرالية حيث يواجه فريق الكرة الأول بالإسماعيلى المصرى بطل جابون.

حركة الموانى المصرية خلال شهر إبريل 2005

بيان البضائع الواردة لموانئ الجمهورية خلال إبريل 2005

الكمية بالألف طن

البيان	الإسكندرية	الدخيلة	دمياط	بورسعيد	السويس	الأدبية	سفاجا	نويبع	السخنة	الإجمالى
بضاعة عامة تقليدية ومواد كيماوية	217.82	234.16	99.29	13.29	4.86	162.84	1.37	7.01		740.64
حديد تسليح	24.55	11.37			0.12		0.06	0.25		36.35
خردة	37.41		44.90							82.31
حاصلات زراعية	0.38				4.05	0.90	0.08	6.02		11.43
حبوب	81.08	517.90	453.85				60.00			1112.83
أتربة وخامات ومعدنية	63.69	136.51				5.75	33.60	0.24		239.79
مكورات حديد	2.21		159.44	20.12				0.27		182.04
أسمدة وأملاح	24.06							0.04		24.10
بترول	127.55		3.21				1.75			132.51
زيوت وشحوم	0.40		15.21							15.61
مولاس						3.15				3.15
مجمدات ومبردات	21.51				0.02			0.06		21.59
معدات متحركة	5.60	1.02	0.04	0.00	1.27		0.68	0.16		8.77
بضائع خطرة	10.20							0.05		10.25
بضائع ثمينة							0.03			0.03
أخشاب	136.72		45.83							182.55
حيوانات حية	0.18					3.31	0.00			3.49
حاويات	184.13	177.97	53.93	40.18	4.21	2.29			49.06	511.77
ترانزيت	3.09	14.21	63.39	273.53					32.49	386.71
الإجمالى	940.58	1093.14	939.09	347.12	14.53	178.24	97.57	14.10	81.55	3705.92
عدد السفن	333	81	267	291	38	62	59	129	18	1278

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل

بيان البضائع الصادرة من موانئ الجمهورية خلال إبريل 2005

الكمية بالألف طن

البيان	الإسكندرية	الدخيلة	دمياط	بورسعيد	السويس	الأدبية	سفاجا	نويبع	السخنة	الإجمالى
بضاعة عامة تقليدية ومواد كيماوية	143.21	14.93	232.16	2.02	19.53	54.74	111.78	32.33	16.50	627.20
حديد تسليح	1.44				0.19	25.01		0.31		26.95
حاصلات زراعية	102.60		14.34	0.27	9.79	1.50	5.36	27.84		161.70
حبوب			26.84				0.00	0.16		27.00
أتربة وخامات ومعدنية	54.47	112.91	263.21	23.58	6.76	135.58	72.49	2.07	122.50	793.57
مكورات حديد				3.84						3.84
أسمدة وأملاح			15.87	14.53		7.15		0.18		37.73
بترول	199.31	58.01				0.08		0.03		257.43
زيوت وشحوم	10.29	51.38								61.67
مولاس	16.37		32.17							48.54
مجمدات ومبردات					0.09		0.12	2.34		2.55
معدات متحركة	0.06		0.03		0.21	0.00	0.86	0.16		1.32
بضائع خطرة	8.34	2.30								10.64
بضائع ثمينة							6.55			6.55
أخشاب			2.35							2.35
حيوانات حية								0.01		0.01
حاويات	156.27	51.66	62.98	53.49	0.01	2.65			64.96	392.02
ترانزيت	4.60	23.58	346.59	291.15					0.08	666.00
الإجمالى	696.96	314.77	996.54	388.88	36.58	226.71	197.16	65.43	204.04	3127.07
عدد السفن	323	79	268	264	38	59	56	130	21	1238

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل

أعداد السفن بالموانى المصرية طبقاً للأنواع الرئيسية خلال شهر إبريل 2005

الكمية بالألف طن

الميناء	بضائع عامة	صب جاف	صب سائل	حاويات	ركاب	أخرى	إجمالى
الأدبية	32	4	23	0	1	2	62
الإسكندرية	214	12	35	49	15	9	334
الدخيلة	31	18	4	26	0	2	81
السخنة	4	3	0	11	0	0	18
السويس	16	2	0	2	18	0	38
بورسعيد	102	3	2	120	28	36	291
دمياط	112	19	16	100	0	20	267
سفاجا	13	3	2	0	41	0	59
شرم الشيخ	0	0	0	0	20	0	20
نويبع	32	0	0	0	97	0	129
إجمالى	556	64	82	308	220	69	1299
السفن المصرية	39	1	2	3	30	13	62
نسبة مساهمة الأسطول المصرى	%7	%2	%2	%1	%14	%19	%5

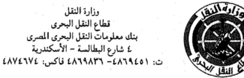
بيان بعدد الحاويات المتداولة

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل — حاوية مكافئة ٢٠ قدم

الميناء	برسم البلد			الترانزيت			إجمالى عام
	وارد	صادر	إجمالى	وارد	صادر	إجمالى	
الإسكندرية	17441	16294	33735	211	376	587	34322
الدخيلة	13416	10989	24405	1141	1564	2705	27110
دمياط	4456	6982	11438	21499	36704	58203	69641
بورسعيد	4001	5561	9562	34912	31649	66561	76123
السويس	18	3	21			0	21
الأدبية	143	172	315			0	315
السخنة	5579	8920	14499	2907	7	2914	17413
الإجمالى	45054	48921	93975	60670	70300	130970	224945

بيان بحركة الركاب (قادمون ـ مغادرون) بموانئ مصر خلال شهر إبريل 2005

ميناء	الإسكندرية	السويس	بورسعيد	سفاجا	شرم الشيخ	نويبع	الإجمالى
قادمون	11138	6971	4993	13816	4954	19649	61521
مغادرون	840	4213	5032	19838	3398	28921	62242
إجمالى	11978	11184	10025	33654	8352	48570	123763



وزارة النقل
قطاع النقل البحرى
بنك معلومات النقل البحرى المصرى
٤ شارع البطالسة - الأسكندرية
ت: ٤٨٦٩٤٥١- ٤٨٦٩٨٣٦ فاكس: ٤٨٧٤٦٧٤

الجزء الأول

تنمية الأمان الملاحي من خلال تنظيم الميناء



دكتور ربان/ أحمد حنفى
الأستاذ بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى

إن إحدى الوظائف الرئيسية لإدارة الميناء التأكيد على أمان الملاحة. على الرغم من ذلك يجب عليه المنافسة لإيجاد مكان له بين عدد من الأولويات المتنافسة. وتحدد ثقافة المنظمة ترتيب تلك الأولويات. أكثر ما يهتم به هو كيفية خلق علاقة مثمرة بين الأمان والعمليات التجارية.

إن إعداد كود أمان ملاحى للموانئ يعد الهدف الأساسى حيث ينجح هذا فقط فى حالة تقبل المفهوم وممارسته على جميع مستويات المنظمة.
إن الأمان الملاحى خلال منطقة الميناء ومداخلها يعد الضرورة التجارية الأساسية التى يعتمد عليها نجاح العمل بشكل أساسى. ويشترك فى هذا الرأى كلا من المسئول عن الميناء وصناعة البترول التى تعتمد على الخدمات المقدمة. وينعكس ذلك على سياسات كلتا المؤسستين ويدعم الطريقة التى يتم من خلالها القيام بالعمليات الروتينية. ولا يعنى ذلك أن كل ما نقوم به غير معرض للمخاطر أو أن درجة الأمان تبعد أى فرصة للعمل. ففى الحقيقة، إن العملية ككل تتسم بمخاطر كبرى. ولكن المكافأة توجد فى التعامل مع تلك المخاطر بشكل فعال للتأكيد على أن المتطلبات التجارية لكل الأشياء المشتركة متاحة ومتوفرة.

النتيجة هى أن بعض من أكبر الأوعية الموجودة يتم التعامل معها بشكل روتينى من خلال أى مرفأ يتعرض لأسوأ الظروف الجوية التى من الممكن أن تواجه فى العالم.
ويحدث ذلك بشكل منتظم بدون تعطيل أو حادث مؤسف للإنتاجية الثابتة وربما يكون أفضل وسيلة تسويق متاحة لتأمين الأعمال الموجودة وتطوير فرص جديدة. ولا يحدث ذلك كنتيجة لمدخل الإدارة التى لا يتدخل أحد فيها، ولا يمكن إعطاء أية ضمانات ضد الحوادث. وإنما تتم مواجهة المخاطر بشكل واضح، ويتم التعامل معها بشكل محترف وبذلك يتم التحكم فيها وإنزالها لمستويات مقبولة. وفى نفس الوقت، لا تضيع فرصة التأثير على خطط وأفعال المستهلك نحو تقليل المخاطرة التى يدركون وجودها، ولكن من المطلوب تدخل حازم لسلطة الميناء وذلك للتحكم. إن الهدف العام دائماً هو تأمين العمليات الروتينية ذات التكلفة الأقل والتى لا يحدث بها حوادث وذلك بدون الرجوع للعمليات التصحيحية غير المخططة.

الإرشاد ومركز مرور السفن (VTS)

يحدد المركز من البداية أنه سيقدم خدمات متكاملة بالميناء وسيشجع علاقات العمل القريبة على جميع المستويات بين إدارة مينائهم وبين المحطة ومشغلى السفن ووكلائهم.
بفحص الممارسات التى تتم فى الموانئ والمحطات فى أرجاء العالم المختلفة، تم تقرير أن الإرشاد والـ VTS سيتم تقديمهم كخدمة متكاملة، بإستخدام مجموعة واحدة من الربابنة ذوى الخبرة والذين سيكونون تحت التوظيف المباشر للمركز. وتكون المسئولية بشكل مباشر من خلال تنظيم خطى به مهارات يمكن مقارنتها والشروط والظروف الخاصة بالتوظيف ستكون مشابهة لمثيلاتها فى الأماكن الأخرى فى الخدمات أو المصالح العامة.
لم يلاقى ذلك المدخل قبولاً عالمياً وكان معارضاً كمبدأ من قبل إتحاد المرشدين. تم عمل العديد من المحاولات لإبتلاع النظام المختار وقد أتى ذلك إلى أحد المسئولين فى إحدى المساءلات العامة التى عقدت فى تاون هول فى ليرويك عام 1981. وقد شهد نتاج تلك المساءلة فى صالح المسألة التى فى صالح المركز وتم تسوية الموضوع للأبد. كان من الأشياء المعترف بها أنه لا توجد إعاقة للعملية التى بها نظام متكامل قائم على التوظيف المباشر للضابط والمرشدين البحريين. وفى الحقيقة، فمن المستغرب أن الإكتشاف كان مماثل للنظام والذى كان شئ طبيعى فى الأماكن الأخرى غير المملكة المتحدة.
يتم إختيار المرشدين من بين الحاصلين على شهادة الربان ذوى خبرة الضباط الأوائل الدقيقة والقدرة والكفاءة للقيام بتلك المهمة المحددة.
بمجرد أن يتعين المتمرن، فله أن يتوقع أن يتحمل حد أدنى من 10 ورديات تحت تعليمات مركز الـ VTS. ويبدأ حينئذ فى برنامج رحلات يستعد فيه ليكون مرشد(سلطة درجة ثانية) على السفن التى تصل إلى 60000 طن. وفى خلال ذلك الوقت فإنه يقوم بتسعين رحلة مصاحبة وبرنامج محاكاة لمهمة كاملة قبل أن يدخل الإختيار التحريرى. ثم يتم إختياره شفوياً من قبل مجموعة الإختبار والمجموعة الفنية.
خلال طور القيام بالرحلات، من المتوقع للمتمرن أن يقوم بمعظم أعمال السفينة تحت ملاحظة. كما سيكون من المطلوب منه أن يركب مع القاطرات فى كل المواقع على فترات تباعدية منتظمة.
بعد عام من الخدمة الفعالة وبإفتراض أنه أكمل على الأقل 15 رحلة على سطح السفن الأكبر من 60000 طن مصحوباً بمرشد معتمد، يمكن له التقدم لسلطة المستوى الأول، والقاصرة على السفن تحت 6000 طن وعند إكمال المرشح لأكثر من 10 عمليات دخول الميناء على سطح سفن بين 60000 و90000 طن فإنه سيكون بذلك مستعداً للسفن ذات أى حجم.
ترسل السلطة كل مرشد للتدريب على مهمة كاملة على جهاز المحاكاة كل سنتان.

التدقيق العام

يجب أن تتعرض عملية المرفأ (الميناء) إلى عمليات تدقيق عام مفصلة. وأن تعمل خلال إطار عمل من شفافية تامة وتعد مسئولة وواضحة بشكل عام. يتم التحقيق فى كل الأحداث ويتم الإبلاغ عنه بحيث يتم منع تكرار حدوثه. كل التليفونات ومكالمات الراديو يتم تسجيلها والمعلومات الخام بالرادار فى كل عبور يتم تسجيله على شريط فيديو. المسئولية أعلى وأسفل المنظمة واضحة ولا يوجد بها غموض. عند وجود أى حالة عدم تأكد يتم التعامل معها ويتم تشجيع الفريق على تحديد العيوب بشكل إيجابى.

التعامل مع المخاطر

يجب أن يتم توظيف تقنيات التعامل مع المخاطر فى مراكز الميناء ويتم تحسينها بشكل متزايد. ويتم إستخدام تقدير المخاطر عبر مركز خاص لتحقيق أفضل منفعة، ويستخدم تحليل المخاطر بشكل كبير فى المركز. يتم التنسيق بين الناقلات والقواعد الدولية لإدارة السلامة ISM CODE، وفى جزء للتأكيد على أن العملية من محطة المرشد إلى المرسى تقابل معايير مشابهة، ويقوم المركز بتنفيذ تقييم رسمى للأمان على عملياته.
ويؤكد ذلك على تكامل النظام ويتم أيضاً عمل التحسينات اللازمة وتقييم النتائج. ومما لا شك فيه أن مخاطر تحريك السفينة إلى داخل أو إلى خارج المرفأ يجب أن يكون موضوع تحليل المخاطر والتعامل معها. يعد التقييم الرسمى للأمان الأداة الرسمية فى التأكيد على وجود نظام صوتى. كما يتم إتخاذ تلك المبادرة أيضاً لدعم نظام تأكيد الجودة المتوافق مع ISO 9002 والتى وجدت منذ 1993ولتحديد أفضل إستخدام للمصادر النادرة للإستثمار الرأسمالى المستقبلى.

e-mail:ahmed hanafi@hotmail.com





بقلم الدكتور
أيمن النحراوى

مرت الإنسانية بمراحل وعصور متعددة فى تطورها، بحيث تسمى كل عصر بأهم ملامحه وأبرز مظاهره، فكان عصر النهضة وعصر الرأسمالية التجارية وعصر الثورة الصناعية وعصر البخار وعصر الذرة وعصر الحاسوب والآن فإننا نعيش العصر الرقمى الذى يعبر عن ثورة المعلوماتية. إن المعلومات تحظى بأهمية بالغة لما لها من تأثير على التقدم والتنمية فى أى مجتمع، بحيث يمكن القول أن الحكم على مجتمع ما أو دولة ما بالتقدم يتمثل فى مقدرة هذه الدولة على اللحاق بركب الثورة المعلوماتية. وهكذا إنضمت فجوة جديدة إلى سلسلة الفجوات بين العالم المتقدم والعالم النامى هى الفجوة الرقمية لتلحق بالفجوة الحضارية والفجوة الثقافية والفجوة الإقتصادية والتى تتسع يوماً بعد يوم بدلاً من أن تضيق لتقليل الهوة بين الإنسان فى عالم متقدم وإنسان فى عالم مازال يعيش ظلام القرون الوسطى.

عالم المعلومات

إن المعلومات تعد فى عالم اليوم بمثابة ركن أساسى فى كافة المجالات السياسية والإقتصادية والعلمية والإجتماعية والثقافية والرياضية ومختلف مجالات الحياة، وعدم قدرة دولة ما على الدخول إلى عصر المعلومات وإستيعاب مفاهيمه وتطبيقاته يشكل عائق أساسى أمام تحقيق التنمية والتقدم، وللأسف فإن الدول المتقدمة فى أوروبا والأمريكتين وأستراليا هى الأكثر إستفادة من مجتمع المعلومات فى حين أن الدول النامية مازالت بعيدة عن هذا المجال، أو أنها دخلت إليه على إستحياء من خلال تطبيقات محدودة لتكنولوچيا المعلومات والإتصالات.

وتشير إحصائيات الإتحاد الدولى للإتصالات إلى أن هناك 83 دولة على مستوى العالم لديها عشرة خطوط لكل مائة فرد، بينما توجد 25 دولة لديها أقل من خط تليفون واحد لكل مائة فرد وفيما يتعلق بشبكة الإنترنت تتضح الصورة بشكل داكن إذ أن هناك 61 دولة يوجد بها أقل من فرد واحد بين كل مائة من تعداد السكان يستخدم شبكة الإنترنت.

إن تقنية الإتصالات والمعلومات ليست غاية فى حد ذاتها وإنما هى وسيلة لتسريع جهود التنمية والتقدم من خلال الوفورات الفنية والإقتصادية للتطبيقات التكنولوچية، ويمكن أن نقرر فى هذا الشأن أن تدهور البنية الأساسية لشبكات الإتصالات فى العديد من الدول النامية يعد سبباً رئيسياً فى التخلف المعلوماتى لدى هذه الدول وإن لم يكن هو السبب الوحيد، فالعديد من العناصر الأخرى تعد معوقة للتقدم نحو الإستفادة من المعلوماتية ومنها التكلفة المالية العالية لإقتناء الحاسب منسوبة إلى متوسط دخل الفرد فى العديد من الدول النامية.

أيضاً يضاف إلى ما سبق، المستوى التعليمى والثقافى للفرد، فالأمر يتعلق بقدرة المستخدم على إستيعاب المعلومات وإمكانية الوصول إليها وصياغتها وتطويعها لفائدته ومصلحته، وكذلك يتعلق باللغة الإنجليزية، وهى الأكثر شيوعاً كلغة للإنترنت، كذلك التكلفة المالية للحصول على معلومات دقيقة ومتخصصة والتى تعد عالية نسبياً للعديد من المستخدمين فى الدول النامية.

القمة العالمية لمجتمع المعلومات

وإعتباراً لما سبق ذكره، فقد كان لازماً وجود أرضية للتعاون الدولى فى هذا المجال الحيوى للحاضر والمستقبل على السواء، وهكذا ففى عام 2001 م قرر مجلس الإتحاد الدولى للإتصالات أن يعقد القمة العالمية لمجتمع المعلومات على مرحلتين، المرحلة الأولى من 10 إلى 12 ديسمبر 2003 م فى مدينة چنيڤ بسويسرا، والمرحلة الثانية من 16 إلى 18 نوفمبر 2005 م فى مدينة تونس العاصمة، وذلك بهدف الوصول إلى أسس للترسيخ العملى لمجتمع المعلومات العالمى من خلال الدول الأعضاء والقطاع الخاص وكيانات المجتمع المدنى وهيئات الأمم المتحدة المتخصصة، بحيث يتم توفير المجال لجميع المهتمين للتجمع على مستوى عالمى بهدف التوصل لفهم أفضل لمجتمع المعلومات وتطبيقاتها التكنولوچية فى مختلف المجالات والأنشطة.

وبالفعل فقد إنعقدت المرحلة الأولى فى چنيف ممثلاً فى القمة العالمية لمجتمع المعلومات والتى صدر عنها الإعلان النهائى وخطة العمل التى تترجم الرؤية العالمية المشتركة لتحقيق مجتمع المعلومات من خلال تأكيد أهمية الربط والبنية التحتية اللازمة لتكنولوچيا الإتصالات والمعلومات، وإدخال التعليم التكنولوچى فى مختلف المراحل وأهمية إعداد الكوادر المتخصصة وخلق البيئة السياسية والتشريعية لتشجيع الإستثمارات فى هذا المجال، وأهمية تقديم الدعم المالى والتكنولوچى للدول النامية فى هذا المجال الحيوى.

إن تكنولوچيا المعلومات إنما ترتكز على دعامتين رئيسيتين هما نظم الحاسبات ونظم الإتصالات وتعمل نظم المعلومات على رفع مستوى الإنتاجية والأداء، كما تفتح الآفاق أمام العقول للإبتكار والتطوير، وبالتالى فعلى المستوى العام يمكن إحراز معدلات أعلى للتنمية الإقتصادية والتقدم.

drayman100 @ yahoo .

﴿ يا أَيَّتُهَا النَّفْسُ المُطْمَئِنَةُ ❋ ارْجِعِي إِلَىٰ رَبِّكِ رَاضِيَةً مَّرْضِيَّةً ❋
فَادْخُلِي فِي عِبَادِي ❋ وَادْخُلِي جَنَّتِي ﴾ صدق الله العظيم

البقاء لله وحده

أسرة تحرير مجلة إنترناشيونال وجميع
العاملين بها
يشاطرون
الأخ الفاضل والزميل العزيز
السيد اللواء بحرى

محمد يسرى حنفى

رئيس مجلس إدارة
شركة مصر للنقل البحرى الأسبق
والسيد العميد بحرى مهندس

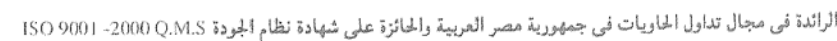
نبيل حنفى

الأحزان فى مصابهم الأليم
أسكن الله الشهداء جميعاً فسيح جناته
وتغمدهم برحمته
وألهم أهلهم وذويهم الصبر والسلوان









قائمة المركز المالى المعدلة فى ٢٠٠٤/١٢/٣١ — بالألف جنيه

البيـــان	٢٠٠٤/١٢/٣١	٢٠٠٤/٠٦/٣٠
الأصول طويلة الأجل :		
الأصول الثابته :		
مبانى وأنشاءات	٨٩٩٨	٩٥٠٢
الآت ومعدات	١٩٩٧	١٩٠٤
وسائل نقل وأنتقال	٩٣٩٦٥	١٠١٥٤٦
عدد وأدوات	٣٠٣	٣٤١
أثاثات وتجهيزات مكتبية	٩٨٩	٩٤١
	١٠٦٢٥٢	١١٤٢٣٤
مشروعات تحت التنفيذ		
تكوين أستثمارى	٦٩٣٥	٦٦١٢
أنفاق أستثمارى	٥٤٢٤٢	٣٣٠٥٩
أستثمارات طويلة الأجل		
أستثمارات فى أسهم شركات أخرى	٥٧٥٧٥	٥٥٥٧٥
أصول غير ملموسة		
نفقات مرسملة	٢١٠٧٥	٢١٣٠٥
نفقات مؤجلة	٠	
مجموع الأصول طويلة الأجل	٢٤٦٠٧٩	٢٣٠٧٨٥
الأصول المتداوله		
المخزون		
مخزن مواد ووقود وقطع غيار	٢٨٥٢٩	٣٠٤٩٥
أعتمادات مستنديه لشراء سلع وخدمات	٠	٠
عملاء وأوراق قبض وحسابات مدينة		
عملاء (بعد خصم المخصص البالغ قيمته ٥٨٦٦	١٠٥٦٦	١١٨٨١
أيرادات مستحقة التحصيل	٦٨٧	٢٠٩
مصروفات مدفوعة مقدماً	٤٣٣	٤٤١
موردين	١٦٥٧	٢٣٠
حسابات مدينة لدى الشركة القابضة	٠	٠
حسابات مدينه أخرى	٨٨٥٤٩	٦٦٨٥٢
النقديه بالبنوك والصندوق		
غطاء خطابات الضمان	٣٥٩	٣٥٩
حسابات بالبنوك	٤٦٠٤٦	٧٦٥٩٨
نقديه بالصندوق	١٦٦	٠
مجموع الأصول المتداوله	١٧٦٩٩٢	١٨٧٠٦٥

تابع قائمة المركز المالى المعدلة فى ٢٠٠٤/١٢/٣١ — بالألف جنيه

البيـــان	٢٠٠٤/١٢/٣١	٢٠٠٤/٠٦/٣٠
الألتزامات المتداولة		
المخصصات		
مخصص ضرائب متنازع عليها	١٨٢٧٢	١٤٧٧٢
مخصص مطالبات ومنازعات	٨٠٢٨	٨٠٢٨
مخصصات أخرى	٥٤٦٩	٥٤٦٩
موردون وحسابات دائنة		
موردين	١٠٨٤٩	١٢٥٥٠
حسابات دائنة للمصالح والهيئات	٢٤٨٥٢	١٢٦٧٣
دائنو توزيعات	٣٠٤٢٣	٨٤٣٥٥
مصروفات مستحقة السداد	٤٣٥٠	٨٢٤٦
عملاء	١٦٣٨	١٥٧٩
حسابات دائنه أخرى	٧٢٤٣٥	٧٠٣٥٧
مجموع الألتزامات المتداوله	١٧٦٣١٦	٢١٨٠٢٩
رأس المال العامل	٦٧٦	٣٠٩٦٤-
أجمالى الأستثمار ويتم تمويله على النحو التالى	٢٤٦٧٥٥	١٩٩٨٢١
حقوق الملكية		
رأس المال المدفوع	١٢٣٠٠٠	١٢٣٠٠٠
الأحتياطيات		
أحتياطى قانونى	٣٩٤٢٤	٣٩٤٢٤
أحتياطيات أخرى	١٨٧١٣	١٨٧١٣
أحتياطى رأسمالى	٩٣	٩٣
صافى الربح	٤٩٩٠١	٠
مجموع حقوق الملكية	٢٣١١٣١	١٨١٢٣٠
ألتزامات طويلة الأجل		
قروض طويلة الأجل من البنوك	٦٠١٥	٦٦٨٣
حسابات دائنه أخرى (طويلة الأجل)	٩٦٠٩	١١٩٠٨
مجموع الألتزامات طويلة الأجل	١٥٦٢٤	١٨٥٩١
أجمالى تمويل الأستثمار	٢٤٦٧٥٥	١٩٩٨٢١

قائمة التدفقات النقدية عن الفترة المالية المنتهية فى ٢٠٠٤/١٢/٣١ — بالألف جنيه

البيان	٢٠٠٤/١٢/٣١	٢٠٠٤/٠٦/٣٠
صافى التدفقات النقدية من أنشطة التشغيل	٤٧٥٠٥	١٠٤٧١٥
صافى التدفقات النقدية من النشاط الأستثمارى	(٢٣٦٧٧)	٢٤٨٢٧-
صافى التدفقات النقدية من النشاط التمويلى	(٥٤٢١٤)	١١٨٣٦٥-
صافى التدفقات النقدية خلال العام	٣٠٣٨٦-	٣٨٤٧٧-
رصيد النقدية فى بداية العام	٧٦٩٥٧	١١٥٤٣٤
رصيد النقدية فى نهاية العام	٤٦٥٧١	٧٦٩٥٧

قائمة الدخل عن الفترة من ٢٠٠٤/٧/١ حتى ٢٠٠٤/١٢/٣١ — بالألف جنيه

البيان	٢٠٠٤/١٢/٣١	٢٠٠٣/١٢/٣١
أيرادات النشاط	١٢٥٤٢٢	١٠١٢٩٢
يخصم : تكلفة إيرادات النشاط	(٤٣٠٥٨)	(٣٩٣١٦)
مجمل الربح	٨٢٣٦٤	٦١٩٧٦
يضاف إليه :		
أيرادات أستثمارات مالية	٧٥١	٨٨٩
إيرادات وأرباح أخرى		
مخصصات أنتفى الغرض منها	٤٧٠	١٢٨٩
يخصم منه :		
المصروفات الأدارية		
رواتب مقطوعة وبدلات حضور أعضاء مجلس الأدارة	(٧٢)	(٥٦)
مصروفات ادارية أخرى	(٧٦٧٨)	(٥٥٣٩)
أعباء وخسائر متنوعة		
مخصصات بخلاف الأهلاك	(٣٥٠٠)	(٢٤٩٥)
أعباء وخسائر متنوعة	(١١٦٧)	(٦٠)
صافى أرباح النشاط قبل م. التمويل والفوائد الدائنة	٧١١٦٨	٥٥٠٠٤
المصروفات التمويلية	(٢٢١٣)	(٢١٥٧)
فوائد دائنة	١٧٨٥	٤٨٠٦
صافى أرباح النشاط	٧٠٧٤٠	٥٦٦٥٣
يضاف إليه (يخصم منه)		
أرباح فروق عملة	٨٦٠	١٣٠٣
أيرادات سنوات سابقة بعد خصم مصروفات سنوات سابقة (٢٧٩٤)	(١٨٣٤)	(٧٢٣)
أرباح رأسمالية	٠	٥
إيرادات غير عادية	٥١٧	٣٦٢٧
صافى الربح قبل ضرائب الدخل	٧٠٢٨٣	٦٠٨٦٥
ضريبة الدخل	٢٠٣٨٢	١٧٦٦٣
صافى الربح بعد حساب ضريبة الدخل	٤٩٩٠١	٤٣٢٠٧

ملخص الإيضاحات المتممة للقوائم المالية فى ٣١/ ١٢/ ٢٠٠٤

نبذه عن الشركة : شركة تابعة مساهمة مصرية خاضعة لأحكام قانون شركات قطاع الأعمال رقم ٢٠٣ لسنة ١٩٩١ ولائحته التنفيذية.

نشاط الشركة : الرائدة فى تداول الحاويات بمينائى الإسكندرية والدخيلة بأنواعها المختلفة ونقلها إلى الملاحق المخصصة والنقل من وإلى الميناء لهذه النوعية وإدارة وتشغيل المحطات متعددة الأغراض بالموانى المختلفة وخارجها وأعمال الوكالة الملاحية والتخليص وحصلت الشركة على شهادة نظام الجودة ISO 9001- 2000 Q.M.S كما تم الحصول على شهادة السلامة والصحة المهنية O: H: S: A:S 18001

رأس المال : بلغ رأس المال المصرح به والمرخص ٢٠٠ مليون جنيه ورأس المال المدفوع ١٢٣ مليون جنيه موزعة على ٢٤,٦ مليون سهم القيمة الإسمية للسهم ٥ جنيه.

هيكل رأس المال : شركة النقل البحرى ٥٥,٧١٪ القطاع الخاص ٤,٢٩٪ الهيئة العامة لميناء الإسكندرية ٤٠٪.

حقوق المساهمين : بلغت حقوق المساهمين ٢٣١,١٣١ مليون جنيه فى ٢٠٠٤/١٢/٣١

السياسات المحاسبية: يتم إعداد القوائم المالية والحسابات التحليلية طبقاً لأحكام النظام المحاسبى الموحد وطبقاً لقرار رئيس الجهاز المركزى للمحاسبات رقم ٢٠٤ لسنة ٢٠٠١ ووفقاً للمبادئ المحاسبية المتعارف عليها ومعايير المحاسبة المصرية.

المخزون : يتم تقييم المخزون السلعى على أساس متوسط السعر المتحرك.

الأصول الثابتة : تم إهلاك الأصول الثابتة طبقاً لأحكام النظام المحاسبى الموحد.

الإستثمارات : تساهم الشركة بإستثمارات مالية فى شركات التوكيلات الملاحية (أبو سمبل وطيبة، آمون، ممفيس) للنقل البحرى بالإضافة إلى إستثمارات مالية فى شركة إسكندرية للأعمال والخدمات البحرية بالإضافة إلى إستثمارات فى الشركة المصرية للمشروعات المتكاملة (ترجمان جروب)

إثبات المعاملات والأرصدة بالعملات الأجنبية:

تثبت الشركة معاملاتها بالجنيه المصرى على أساس أسعار الصرف المعلنة بالسوق المصرفية الحرة وتم إعادة تقييم رصيد العملات .

- لمزيد من المعلومات عن الإستثمار فى مصر إطلع على بوابة الإستثمار WWW.investment.gov.eg

رئيس قطاع الشئون المالية	رئيس قطاعات الشئون المالية والتجارية	رئيس مجلس الإدارة والعضو المنتدب
محاسب / صباح عبد الفتاح مجاهد	محاسب/ عزيزة حسن شريف	مهندس/ فتحى أحمد حسن سرور

قمنا بإجراء فحص محدود للقوائم المالية لشركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع - شركة تابعة مساهمة مصرية خاضعة لأحكام القانون ٢٠٣ لسنة ١٩٩١ وتتمثل فى قائمة المركز المالى فى ٢٠٠٤/١٢/٣١ بإجمالى إستثمار قدره نحو ٢٤٦,٧٥٥ مليون جنيه وكذا قائمة الدخل عن الستة أشهر المنتهية فى ذلك التاريخ بصافى ربح قبل الضريبة قدره نحو ٧٠,٢٨٣ مليون جنيه وكذا قائمة التدفقات النقدية عن الفترة المشار إليها والتى أستخرجت منها القوائم المالية المختصرة المرفقة، وهذه القوائم المالية وصحة البيانات الواردة بها هى مسئولية إدارة الشركة وتنحصر مسئوليتنا فى إصدار تقرير عن هذه القوائم فى ضوء فحصنا المحدود لها.

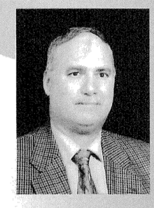
وقد تمت مراجعتنا وفقا لمعيار المراجعة المصرى الخاص بالفحص المحدد ويتطلب هذا المعيار تخطيط وأداء الفحص للحصول على تأكيد مقبول بأن هذه القوائم المالية لا تحتوى على أخطاء مؤثرة حيث إقتصرت أعمال الفحص على تطبيق الإجراءات التحليلية على البيانات المالية والحصول على البيانات من مسئولى الشركة وهى بهذه الصورة أضيق نطاقا من إجراءات المراجعة التى تجرى طبقاً لمعايير المراجعة المصرية بغرض إبداء الرأى على القوائم المالية بشكل متكامل فى نهاية السنة المالية .

وبناء على ما قمنا وما تم إبلاغه للشركة بكتاب الإدارة رقم ٦٨ بتاريخ ٢٠٠٥/٢/٩ وما يترتب عليه لم يتبين لنا وجود تعديلات أخرى جوهرية أو مؤثرة على القوائم المالية المذكورة.

مراقب الحسابات	مدير عام	وكيل الوزارة	وكيل أول الوزارة
محاسب/ آمال عبد المحسن عبد ربه	نائب مدير الإدارة	نائب أول مدير الإدارة	مدير الإدارة
	محاسب/ السيد أحمد الخياط	محاسب/ أسحق عمر مرسى	محاسب/ صفاء السيد أبو علم

الشركة الدولية لخدمات النقل البحرى

Gafta



د. ربان/ منتصر السكرى
رئيس مجلس الإدارة

دكتور ربان

منتصر السكري

يتقدم بالشكر

للسيد الرئيس

محمد حسنى مبارك

على عبور مايو التاريخى

الذى يؤهل مصر لمستقبل جديد

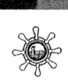
ويؤيده ويبايعه

لفترة رئاسة جديدة

20ش صلاح سالم - الإسكندرية
ت: 4840817 - 4858467 (03)
فاكس: 4869177 (03)
محمول: 0122145383

E-mail:
agency@imsalex.com.
www.imsalex.com

IMS















ALEXANDRIA PORT AUTHORITY

هيئة ميناء الإسكندرية توقع عقداً جديداً مع

شركة أونيكسONYX الإسكندرية ومحافظة الإسكندرية

نظراً للخطة الإستراتيجية للدولة والتى تهتم بوضع ميناء الإسكندرية فى موضع التنافس مع موانى حوض البحر المتوسط فقد تم وضع خطة حاكمة شاملة لتحويل ميناء الإسكندرية والدخيلة إلى ميناء إلكترونى كما تم الإهتمام بتنفيذ جميع الخدمات التى تؤدى للسفن وبالأخص إدارة أعمال النظافة وجمع القمامة وكذلك معالجة المخلفات فى حرم مينائى الإسكندرية والدخيلة

وبالأمس القريب تم توقيع عقد بين كل من السيد اللواء/ محمد أحمد إبراهيم يوسف رئيس هيئة ميناء الإسكندرية والسيد/ يانيك موريون مدير منطقة الشرق الأوسط لشركة أونيكس للخدمات المتكاملة فى معالجة النفايات والسيد اللواء/ عزت شعبان سكرتير عام محافظة الإسكندرية بمبنى رئاسة هيئة ميناء الإسكندرية بحضور الدكتور/عصام شرف وزير النقل واللواء /محمد عبد السلام المحجوب محافظ الإسكندرية

وينص هذا العقد على إلتزام شركة أونيكس الإسكندرية بالقيام بإدارة أعمال النظافة وجمع القمامة وكذلك معالجة المخلفات في حرم مينائى الإسكندرية والدخيلة وقد صرح السيد/ يانيك موريون مدير منطقة الشرق الأوسط أثناء توقيع العقد حيث قال:

نحن نفخر اليوم لقيامنا بتوقيع إمتداد جديد للعقد مع محافظة الإسكندرية وهيئة ميناء الإسكندرية ليشمل مينائى الإسكندرية والدخيلة وأنه من دواعى الفخر أن يكون هذا العقد الجديد إضافة فرص عمل جديدة تؤكد الشراكة المتواصلة بين مصر وفرنسا كما أننا نفخر بالوصول إلى أعلى درجات الخدمة المهنية المتميزة، ونسعى سعياً صادقاً من أجل المشاركة فى التنمية المستدامة بمعطياتها الثلاث الإقتصادية والإجتماعية والبيئية.

ومما هو جدير بالذكر أن شركة أونيكس الإسكندرية قد قامت بتوقيع عقد النظافة العامة لمحافظة الإسكندرية فى سبتمبر 2000 لتولى مهام الإدارة المتكاملة للمخلفات الصلبة وذلك من الألف إلى الياء أى بداية من الكنس اليدوى والآلى وجمع ورفع ونقل القمامة إلى مركز الفرز وتصنيع السماد العضوى والمعالجة النهائية



السيد/ يهدى درع الشركة للسيد الدكتور/ وبجواره السيد/

السيد اللواء بحرى/ [illegible] رئيس مجلس ادارة هيئة ميناء الاسكندرية اثناء توقيع العقد وعن يمينه السيد اللواء/ [illegible] سكرتير عام محافظة الاسكندرية وعن يسارة السيد/ [illegible] مدير منطقة الشرق الأوسط لشركة اونيكس وترى فى الصورة الدكتور/ [illegible] وزير النقل واللواء/ [illegible] محافظ الاسكندرية واللواء/ [illegible] رئيس قطاع النقل البحرى ولفيف من السادة المسئولين.

وفيما يلى بعض المؤشرات لحجم أعمال اونيكس الإسكندرية

* 4000 عامل
* 500 سيارة جمع ونظافة
* مليون طن قمامة مجمعة ومعالجة
* 150 ألف طن سماد عضوى منتج فى السنة

ومواقع عمل:

3 مراكز نقل وسيط
3 مصانع سماد عضوى
مبنى المقر الرئيسى وورش الصيانة
2 مقلب عشوائى
2 مدفن صحى
1 معهد تدريب مهنى
موقعين إغلاق



هيئة ميناء الإسكندرية تستعرض الخطوة الفعلية الأولى لتنفيذ مشروع التجارة الإلكترونية لمجتمع الميناء



تغطية لواء بحرى أ.ح
حسن محمود التومى
- رئيس اللجنة العليا لمتابعة مشروع التجارة الإلكترونية بالتعاون مع الجانب الاسبانى
- رئيس اللجنة الدائمة لمشروعات تكنولوجيا المعلومات بالميناء
- مدير عام التخطيط والبحوث

البداية: بدأ تفعيل العلاقات الثنائية بين البلدين بزيارة الرئيس حسنى مبارك للملك الأسبانى فى عام 2000 تبعها عدة زيارات على مستوى القيادة السياسية المصرية منها زيارة معالى السيد وزير النقل المصرى.

- توقيع مذكرة تفاهم بين مينائى الإسكندرية وبرشلونة يناير 2000 تلاها توقيع عقد تنفيذ لخطة الأعمال الرئيسية لمشروع التجارة الإلكترونية لمجتمع الميناء فى ديسمبر 2000 بهدف تحسين مستوى الخدمة وإختصار الوقت اللازم لتقديمها وبالتالى إختصار فترة وجود السفن والبضائع داخل الميناء.

النتيجة: إحتفلت هيئة ميناء الإسكندرية وميناء برشلونة الأسبانى فى شهر يونيه الماضى بإنتهاء العقد الخاص بخطة تنفيذ المرحلة الوسطى من مشروع التجارة الإلكترونية بحضور معالى وزير النقل الدكتور عصام شرف والسفير الأسبانى بالقاهرة ووفد عالى المستوى من ميناء برشلونة وجميع هيئات الموانى وبحضور لفيف من قيادات النقل البحرى فى مجتمع الميناء.

وقد إشتملت خطة تنفيذ المرحلة الوسطى من المشروع على الآتى:

1 ـ إنشاء مقر المشروع وتأثيثه وإعداده بالأجهزة والمعدات وخطوط التليفونات والمعلومات.

2 ـ تشكيل طاقم العمل وإعداده لتنفيذ بنود الخطة داخل الميناء وكذا تشكيل اللجنة العليا

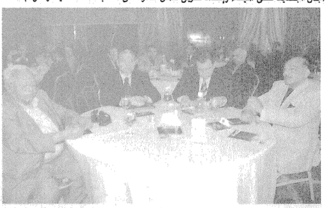
3 ـ لمتابعة تنفيذ المشروع برئاسة اللواء/ حسن خميس محمود التومى ومجموعات العمل المنبثقة منها والتى تجتمع مرة فى الأسبوع على الأقل منذ بدء تنفيذ الخطة.

4 ـ إعداد مركز المعلومات الخاص بالمشروع وفقاً للشروط والمواصفات المحددة بخطة التنفيذ

5 ـ إعداد التطبيقات الخاصة برسائل حركة السفن وصول ومغادرة لجميع أنواع السفن وكذا حركة البضائع الخطرة صادر ووارد بضاعة عامة أو محواه

6 ـ إعداد موقع المشروع على شبكة المعلومات الدولية وإختيار عنوانه.

وعلى الرغم من تأخير التنفيذ لمدة عامين بعد الإنتهاء من إعتماد خطة الأعمال الرئيسية (Master Planne) M.P إلا أن قرار إنشاء اللجنة الدائمة لمشروعات تكنولوجيا المعلومات برئاسة اللواء بحرى حسن التومى فى شهر مايو 2003 كان بمثابة القوى المحركة لبدء المرحلة الأولى للتنفيذ الفعلى والتى تتطلب تضامن الجهود لخوض هذا المجال الجديد على الميناء وإعداد فريق عمل قادر على متابعة التنفيذ وفهم لأحدث



التقنيات فى مجال تكنولوجيا المعلومات وصناعة النقل البحرى كما لم تألوا الهيئة جهده فى دعم هذا التعاون بكافة إمكانياتها على الرغم من العديد من الصعوبات التى واجهت التنفيذ وعلى رأسها توفير الكوادر الفنية اللازمة فى مجالى تكنولوجيا المعلومات وتجارة النقل البحرى مع إستيعاب القوانين والقواعد المنظمة لها.

ويعتبر ما تم إنجازه فى الميناء حتى الآن أسلوب مختلف للتعامل مع تكنولوجيا العصر للأسباب التالية:

1 ـ الإستثمارات المطلوبة فى مشروعات تكنولوجيا المعلومات عموماً تعتبر كبيرة مقارنة

2 ـ بأية مشروعات أخرى فلابد من الدراسة المتأنية قبل بدء التنفيذ.

3 ـ التغير سريع جداً فى مثل هذه النوعية من المشروعات مما يتطلب الإختيار الأمثل لما يناسب بيئة العمل فى الموانى وهذا يتطلب الوقوف على أحدث التقنيات.

على الرغم من أن البرامج والتطبيقات الإلكترونية فى مجال خدمات وإدارة الموانى منتشرة على المستويين العالمى والإقليمى إلا أن طبيعة العمل فى الموانى المصرية تعتمد على ظروف إقتصادية وسياسية تنعكس على العديد من القوانين والقرارات التى تنظم العمل داخل هذه الموانى مما يتطلب الإقتراب بحذر من البرامج والتطبيقات الجاهزة "Black Boxes" مع ضرورة إعادة هيكلة الدورة المستندية للخدمات المقدمة لعملاء الميناء دون التعارض مع هذه القوانين والقرارات.



اللواء/ محمد يوسف يصافح السفير الأسبانى وبجانبه اللواء /محسن محمد على نائب رئيس الهيئة واللواء/ مصطفى رفعت مدير عام العلاقات العامة بالهيئة

كان لوجود الجانب الأسبانى ومساهمته فى المشروع الفضل فى نقل الخبرة الفنية والإدارية لبناء وإدارة المشروع إنطلاقاً من تجربته الحية فى المشروع المماثل المنفذ فى ميناء برشلونة منذ أواخر التسعينات حتى الآن والتى أثبتت نجاحها عملياً.

ولما سبق إعتمد التنفيذ لهذا المشروع على الأسس الآتية:

- مراعاة مبدأ التكلفة والعائد مع الدراسة المتأنية لكل خطوة لضمان نتائجها.
- الإعتماد على نظام الإيجار التمويلى لتوفير أجهزة ومعدات مركز المعلومات لتجنب الإستثمارات الكبيرة فى الأجهزة والمعدات وتوفير الوقت اللازم لتوفيرها.
- الإعتماد على نظام الإستضافة الخارجية لمركز المعلومات لتحقيق الإدارة الفنية المتقدمة من ناحية وتوفير الكوادر الفنية بعيدة عن مناخ القوانين الحكومية الخاصة بالمرتبات والأجور.
- الإعتماد على أقل عدد من الطاقم الفنى يمكنه بناء المشروع مع توفير المكافآت الشاملة المناسبة مع الإختيار الجيد للعناصر الفنية العاملة فى المشروع.
- الحصول على التدريب الفنى لطاقم العمل بالتعاون مع الجانب الأسبانى فى كل من برشلونة والأكاديمية.
- ضمان مفاتيح المشروع مع القدرة على تطويره وتعديله بما يخدم التغير فى ظروف النقل البحرى دون الإضطرار إلى اللجوء لجهات خارجية.

ولقد كان التعاون المستمر بين طاقم العمل المصرى والأسبانى وتحقيق مبدأ الشفافية فى تنفيذ بنود التعاقد يعكس مدى أهمية تفعيل العلاقات الثنائية بين الموانى بعضها ببعض وأثر ذلك على تنشيط حركة التجارة فيما بينها وحركة تبادل المعلومات والتى كان لميناء برشلونة الأسبانى السبق فى تفعيلها.

أول شركة مصرية لتسجيل وتصنيف السفن (بالشرق الأوسط)

نشرت صحيفة الإستثمار فى عددها الصادر فى نهاية إبريل الماضى معلنة إنشاء أول شركة من نوعها فى الشرق الأوسط يمتلكها الدكتور الربان / منتصر السكرى حيث من المقرر أن تقوم الشركة بتصنيف وتسجيل السفن طبقاً للقواعد المعمول بها عالمياً ... والشركة المصرية تأتى تمشياً مع تصريح السيد الرئيس/ محمد حسنى مبارك حيث قال سيادته (كلنا يد واحدة نبنى مصر المستقبل) .. وهو ما قام به دكتور منتصر السكرى حيث أكد للسيد الرئيس أنه به ومعه نحقق آمالنا وأحلامنا ... فإضافة لتسجيل وتصنيف ومعاينة كافة أنواع السفن التجارية العاملة بأعالى البحار والأنهار والبحيرات العظمى والملاحة الساحلية والوحدات النهرية والفنادق العائمة بنهر النيل واليخوت واللنشات السياحية أيضاً ستقوم الشركة بالإشراف على بناء كافة أنواع السفن والوحدات البحرية والإشراف على الإصلاحات وإصدار التقارير اللازمة وكذا إصدار شهادات السلامة المطلوبة دولياً.



دكتور ربان
منتصر السكرى

وتعتبر الشركة ممثلاً لبعض الهيئات المحلية والدولية العاملة فى مجال السلامة البحرية كما ستقوم بإجراء الإختبارات الفنية على السفن وإصدار الشهادات الدالة على ذلك بالتعاون مع الجهات المختصة.

هذا مع مراعاة أحكام القوانين واللوائح والقرارات السارية لممارسة هذه الأنشطة.

وقد صرح الدكتور الربان / منتصر السكرى لمجلة إنترناشيونال أن المقر الرئيسى للشركة سيكون بمدينة الإسكندرية وأنه سيتم إفتتاح العديد من فروع الشركة فى جميع أنحاء جمهورية مصر العربية فى القريب العاجل وقد بلغ رأسمال الشركة المرخص به عشرة ملايين جنيه موزعة على عدد أسهم بلغ عشرة آلاف سهم .. وهو بمثابة إنجاز حضارى يضاف لمنظومة النقل البحرى التى إرتقى بها اللواء شيرين حسن رئيس قطاع النقل البحرى برعاية الدكتور عصام شرف وزير النقل.

وقد صرح مصدر مسئول بوزارة الإستثمار لمجلة إنترناشيونال بأن مثل هذه الشركات هى نتاج للفكر الجديد الذى شمل تطوير كل المنظومات الإقتصادية من أجل غدٍ أفضل لكل المصريين.

الدكتوراه الفخرية فى العلوم البحرية من الجامعة البحرية الدولية للدكتور جمال الدين مختار رئيس الأكاديمية العربية

جمال الدين مختار

قرر مجلس إدارة الجامعة البحرية الدولية بالسويد التابعة للمنظمة البحرية الدولية إحدى منظمات هيئة الأمم المتحدة منح الدكتور جمال الدين مختار رئيس الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى أول درجة دكتوراه فخرية فى العلوم البحرية تمنحها الجامعة على مستوى العالم تقديراً لدوره فى تبنى فكرة إنشاء الجامعة منذ الثمانينيات .

والدكتور جمال الدين مختار حاصل على الدكتوراه فى الإستثمار البشرى لقطاع النقل البحرى عام 1978 من جامعة السوربون بفرنسا . وكان قد فاز بجائزة المنظمة البحرية الدولية لعام 1997 لمساهمته الرائدة والمتميزة فى تفعيل دور المنظمة على المستوى الدولى والمحلى لأكثر من 25 عاماً وقتئذ وحتى الآن.

وللدكتور جمال الدين مختار دور مهم فى إنتخاب جمهورية مصر العربية كأول دولة عربية فى مجلس إدارة المنظمة وإحتفاظها بمقعدها فى المنظمة لأكثر من 16 دورة متتالية .

وسوف يتم الإحتفال بمنح الدكتور جمال الدين مختار درجة الدكتوراه فى حفل تخرج الجامعة البحرية الدولية الذى يقام فى التاسع من شهر نوفمبر 2005 بمقر الجامعة بمالمو بالسويد .

إختيار المهندس عاطف عبد الحميد عضواً بلجنة الأياتا للسياسات والإستراتيجيات



عاطف عبد الحميد

فى إطار إحتفال الإتحاد الدولى للنقل الجوى الـ IATA برئاسة السيد چيوفانى بيزنيانى المدير العام والرئيس التنفيذى للأياتا بالعيد الستين لإنشائه فى عام 1945. عقد الإتحاد إجتماعه السنوى بطوكيو خلال الفترة من 29 وحتى 31 مايو 2005، بحضور حوالى 400 مشارك من بينهم 265 عضواً من الشركات الأعضاء بالإتحاد وممثلين عن شركات تصنيع الطائرات وموردى الخدمات لشركات الطيران العالمية، حيث تم إختيار المهندس عاطف عبد الحميد رئيس مجلس إدراة الشركة القابضة لمصر للطيران عضواً بلجنة السياسات والإستراتيچيات التابعة للإتحاد والتى تضم تسعة أعضاء على مستوى العالم من صفوة رؤساء شركات الطيران العالمية، ومن مصر للطيران تم إختيار الطيار إيهاب صادق رئيس قطاع العمليات عضواً بلجنة الأياتا للعمليات، بالإضافة إلى إختيار ياسر هدهد مدير إدارة المنظمات عضواً بلجنة الصناعة بالأياتا وكلتا اللجنتين تضم عشرين عضواً من مختلف شركات الطيران العالمية. ومن الجدير بالذكر أنه قد تم الإحتفال بمصر للطيران كإحدى الشركات التى ساهمت فى إنشاء الإتحاد الدولى للنقل الجوى الـ IATA ضمن 24 شركة طيران عالمية أخرى .

الإقتصاد المصرى في ندوة باريس

BITF
UBIFRANCE

عقدت فى باريس ندوة مصرية ـ فرنسية بهدف زيادة الإستثمارات الفرنسية بمصر وذلك يوم الأربعاء 8 يونيو بمشاركة الدكتور زياد بهاء الدين، رئيس هيئة الإستثمار وسفير مصر فى فرنسا حاتم سيف النصر وسفير فرنسا فى مصر چان كلود كوسران.

كما شارك فى الندوة هيرفيه بيكيه، رئيس البعثة الإقتصادية الفرنسية وحسن بهنام مدير المكتب الصحفى الإقليمى لـ يوبيفراس وعدد كبير من رجال الأعمال والمستثمرين الفرنسيين ووفد يضم 25 من رجال الأعمال المصريين.

وتحدث الدكتور زياد بهاء الدين عن الإجراءات الجديدة التى إتخذتها حكومة الدكتور أحمد نظيف لتعزيز مناخ الإستثمار فى مصر وجذب المستثمرين الأجانب. كما شرح الإصلاحات الأخيرة فيما يتعلق بقانون الجمارك ودمج بعض الوحدات المصرفية وتسهيل إجراءات الإستثمار والتصديق على قانون الضرائب الجديد.

ومن جانبه إعتبر حاتم سيف النصر، سفير مصر لدى فرنسا أن حجم التبادل التجارى بين مصر وفرنسا لا يتماشى مع مستوى العلاقات السياسية الممتازة وشدد على ضرورة تنمية الإستثمارات الفرنسية فى مصر.

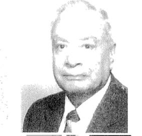
وأكد چان كلود كوسران سفير فرنسا لدى مصر أن الشركات الفرنسية لديهم الثقة فى الإقتصاد المصرى ولهذا السبب، نشاهد زيادة حجم الإستثمارات الفرنسية بنسبة 60 فى المائة منذ بداية العام الحالى.

وإعتبر كوسران أن هناك رغبة مشتركة لدى رجال الأعمال الفرنسيين والمصريين لإقامة مشروعات مشتركة فى مصر. من جانبه أكد هيرفيه بيكيه المستشار الإقتصادى الفرنسى فى مصر أن هذا المؤتمر سيعطى دفعة جديدة للعلاقات التجارية بين البلدين.



وفى كلمته، أكد حسن بهنام، مدير المكتب الصحفى الإقليمى لـ يوبيفرانس على دور وأهمية الإعلام والتواصل فى دعم العلاقات الثنائية ولا سيما فى مجال التجارة والإستثمار ورحب بالتعاون المثالى بين المكتب الصحفى والإعلاميين المصريين الذين يلعبون دوراً هاماً فى سبيل زيادة الإستثمارات الفرنسية فى مصر عن طريق شرح السياسات والإصلاحات الإقتصادية الجديدة التى إتخذتها الحكومة المصرية برئاسة الدكتور أحمد نظيف.

بقلم / عبد السلام السيد أحمد





مشكلة الألغام لازالت قائمة

هل آن الآوان لإنهاء مشكلة الألغام التى يعانى منها معظم دول العالم؟!!

سؤال لا يزال ينتظر الإجابة ..

لقد دخلت إتفاقية الامم المتحدة الخاصة بحظر وإنتاج وتخزين الألغام المرحلة الثانية لتنفيذها على المستوى الدولى، حيث بدات 144 دولة الإستعداد للإنتهاء من المشكلة خلال خمس سنوات، ومن المتوقع إنضمام 14 دولة أخرى للإتفاقية. ويرجع إثارة الامم المتحدة لهذه القضية إلى 15 عاماً مضت، وكان من نتيجتها توقف روسيا - التى تعتبر ثانى اكبر منتج للألغام فى العالم - عن إنتاج انواع معينة من الألغام المضادة للأفراد، وقامت الولايات المتحدة التى تحتل المرتبة الثالثة بالحد من إستخدامها الواسع للألغام، وابدت الهند وباكستان رغبتهما فى وقف إنتاجها.

كوفى عنان

وبالنسبة للدول العربية فقد اعلنت السعودية والكويت وسلطنة عمان والبحرين قرب إنضمامهم إلى هذه الإتفاقية بعدما شارك فيها بالفعل الأردن والجزائر واليمن وتونس وقطر كأطراف فى الإتفاقية، ولازال خارج إطار الإتفاقية 42 دولة من اكثر الدول تضررا وعلى رأسها مصر وسوريا ولبنان والعراق وليبيا وفلسطين، تلك الدول التى تحتضن فى مساحة 4 ملايين هكتار من ارضها اكثر من 73مليون لغم، منها 27 مليون لغم فى الساحل الشمالى المصرى و 18 مليون لغم فى العراق، و 3 ملايين لغم فى ليبيا، ومليون لغم فى اليمن، ويرتفع متوسط عدد الضحايا سنويا بين 600 و 800 ضحية علاوة على المصابين.

تقرير المرصد الدولى للألغام

لقد سبق أن أصدر المرصد الدولى للألغام تقرير أكد فيه على أن جميع الدراسات التى قامت بها مراكز البحوث الإستراتيجية والعسكرية أثبتت أن عدد ضحايا الألغام أكثر من عدد ضحايا الحرب الكيماوية والنووية، ولازالت الدول النامية والصغيرة تستخدم الألغام فى حروبها وتأمين حدودها بإعتبارها سلاح صغير ورخيص، ولم يسجل العام الماضى أى عمليات تطهير فى 20 دولة فى الوقت الذى أجريت فيه عمليات إزالة فى 37 دولة، وتدمير 4 ملايين لغم بها، ويعتبر هذا الرقم بسيط بالنسبة لما سبق تدميره خلال السنوات الخمس الماضية ويصل إلى 62 مليون لغم بجانب تطهير أكثر من مليون كيلو متر مربع كانت تحتوى على 37,3 مليون لغم، وقد بلغ عدد المصابين والضحايا من جراء هذه الألغام حوالى 20 ألف فرد فى 75 دولة، وقد حذر التقرير من مخزون الألغام الذى يصل إلى 185 مليون لغم فى 42 دولة.

الحملة الثانية لمكافحة الألغام

لقد سبق أن أطلقت الأمم المتحدة واللجنة الدولية للصليب الأحمر وعدد كبير من المنظمات الدولية والأهلية الحملة العالمية الثانية لمكافحة الألغام ومنع إنتاجها وتخزينها ونقلها، وإلتزاماً بالقانون الدولى لحقوق الإنسان، وقد أكد كوفى أنان الأمين العام للأمم المتحدة على أن العالم يحتاج إلى التحرك بشجاعة تجاه قضية الألغام التى تمثل عائقاً إنسانياً أمام التنمية وتتعارض مع حقوق الإنسان فى الحياة.

واجب المنطقة العربية

لازالت المنطقة العربية فى حاجة إلى نشر ثقافة المسئولية الإجتماعية لسد النقص فى تنظيم الجمعيات الأهلية، والوصول إلى مستوى المجتمع المدنى الدولى، ووضع الإتفاقية الدولية فى إطارها الصحيح، والإستفادة من بنودها فى المساعدة والمعاونة الدولية، هذا بجانب توعية المواطنين بأخطار الألغام، وإنشاء جمعيات لمساعدة الضحايا وتأهيلهم نفسياً وإعادة دمجهم فى المجتمع.

القصور فى القانون الدولى

لقد أدى القصور فى القانون الدولى إلى عدم المحاسبة الدولية الجنائية على جرائم الحرب، وإفلات الدول الكبرى التى زرعت الألغام من العقوبة التى تنادى بها الدول الصغيرة الضعيفة، وسداد التعويضات للضحايا، والإشتراك فى تكاليف تنمية المناطق المضارة بعد تعميرها، وإكتفت الدول المانحة والمؤسسات بتخصيص 600 مليون دولار للدول التى تضررت من الألغام، بجانب التعهد بتوفير 3 مليارات دولار على مدى الخمس سنوات القادمة لمشروعات إزالة الألغام فى 45 دولة.

الألغام تعنى الخراب

الألغام تعطل الإنجازات

إن قضية الألغام تعتبر من أبرز المشكلات التى تقف حجر عثرة أمام الإنجازات الإجتماعية والإقتصادية، وبالرغم من ذلك فإنه مازال فى مخازن الأسلحة على مستوى العالم أكثر من 150 مليون لغم جاهزة للزرع عند نشوب أية صراعات، هذا بجانب تعرض ألفين فرد على الأقل لحوادث الألغام كل شهر يموت منهم 800 شخص ويتعرض الباقى للعاهات والإعاقة الدائمة.

ابرز المشكلات المطروحة

تعتبر مشكلة مصر - التى تعود إلى 56 عاماً مضت - من أبرز المشكلات المطروحة على الساحة الدولية لحرمانها من الإستفادة من 2,5 مليون فدان من الأراضى الصالحة للزراعة بالساحل الشمالى وسيناء علاوة على عدم قدرتها من إستخراج حوالى خمسة ملايين برميل من إحتياطى البترول، وأكثر من 13 تريليون قدم غاز طبيعى، ولذا فإنه يجب تبنى قضية الألغام المدفونة فى الأراضى المصرية بمنظور تنموى إنسانى، ومحاولة إعادة الدعم العربى لمصر للتخلص من هذه المشكلة، والبدء فى تنمية الساحل الشمالى الذى تم الإعداد له منذ 5 سنوات - وقد دعت مصر 14 دولة مانحة على رأسها الدولة الأوروبية وأمريكا واليابان وكندا لعقد إجتماع بالقاهرة فى بداية شهر يناير القادم تعرض فيه المشروع القومى لتنمية الساحل وإزالة الألغام الأرضية بالصحراء الغربية المصرية بتكلفة تصل إلى 60 مليار جنيه، ويتضمن هذا المشروع إستصلاح مليون فدان يتم زراعة 150 ألف فدان منها، بجانب إستكشاف أكثر من 40 بليون برميل بترول و5 تريليون قدم من الغاز الطبيعى، وتتمسك مصر بالشق القانونى للتعويضات المدنية، وقد وافقت الدول المانحة على إنشاء صندوق توضع فيه المساهمات المالية والفنية الدولية بالتنسيق مع البرنامج الإنمائى للأمم المتحدة، وتحميل الدول التى إشتركت فى زراعة هذه الألغام إبان الحرب العالمية الثانية 250 مليون دولار لتنمية الساحل الشمالى.

وقد تعهد ديفيد ولسن السفير الأمريكى فى القاهرة بإستمرار بلاده فى مساندة جهود مصر للتخلص من مشكلة الألغام التى تهدد الحياة الإنسانية، وتعوق التنمية، وتعتبر قاتلاً غير مرئى، ويستدعى الأمر تضافر الجهود الدولية للتخلص منها، وقد أشار السفير إلى أن تكلفة زرع اللغم تتراوح بين 3 و 10 دولارات فى حين تصل تكلفة إزالته إلى ما بين 300 وألف دولار.

المطالبة بإزالة الغام ليبيا

لقد طالبت ليبيا من إيطاليا الوفاء بجميع إلتزاماتها تجاه الشعب الليبى وتنفيذ ما تم الإتفاق عليه فى يوليو عام 1988 والخاص بالمساعدة فى إزالة الألغام التى تم وضعها فى الأراضى الليبية، وإستصلاح تلك المناطق وتعميرها بجانب معالجة مئات الليبيين الذين تضرروا من هذه الألغام.

وسائل حديثة متطورة

إن تكنولوچيا الإستشعار عن بعد أصبحت من الوسائل الحديثة والمتطورة للحصول على بيانات عن أى منطقة فى العالم، وذلك عن طريق إلتقاط الصور بكاميرات خاصة محمولة على الأقمار الصناعية، كما أنه أصبح من الممكن إجراء المسح الجوى بواسطة أجهزة الليزر المحمولة على الطائرات التى لا تتأثر بالسحب ولها القدرة على إختراق سطح الأرض وإعطاء البيانات والصور الواضحة لما هو مدفون فيها.

الأطفال لم يسلموا من الألغام

وقامت إحدى الشركات اليابانية بتطوير مركبة لإزالة الألغام الأرضية المضادة للأفراد، وقررت تزويد الأمم المتحدة والمنظمات غير الحكومية بها بدون مقابل، ويمكن لهذه المركبة التى تشبه الدبابة تطهير منطقة مساحتها 56 متر مربع من الألغام خلال ساعة واحدة، ويمكن تشغيل هذه المركبة يدوياً أو بالتحكم عن بعد، وتقتلع المركبة الألغام عند ملامستها وتفجرها بداخلها.

وقام فريق بحثى من معهد ماساشوستس للتكنولوجيا فى كامبردج بتطوير جهاز جديد للكشف عن الألغام والمتفجرات المخبأة فى أى مكان - ويطلق الجهاز نوعاً خاصاً من الليزر الأزرق، يمكنه بسهولة معرفة أماكن الألغام من مسافات بعيدة، ويمكن الإستعانة بالبوليمرات المشعة مع الليزر لإعطاء الجهاز حساسية أكثر للمتفجرات وكشفها عن بعد.

إن الألغام تعتبر أداة لقتل الأبرياء والأطفال والنساء لسنوات طويلة بعد إنتهاء الحرب، كما أنها تعتبر أيضاً عقبة أمام التنمية الإنسانية والإقتصادية، وتهديداً للأمن والسلام، وستظل الألغام تحصد الأرواح البريئة لسنوات عديدة ما لم تكن هناك جهود صادقة من المنظمات الدولية لإزالتها. ولابد من تحميل الدول الأوروبية التى زرعت الألغام فى صحراء مصر المسئولية الكاملة فى تكاليف إزالتها، والإسهام فى تنمية الساحل الشمالى، وإدراج مصر ضمن الدول التى تحصل على منح دولية للتخلص من هذه الألغام وتعويض الضحايا.

د. عصام شرف

وزير النقل لـ "إنترناشيونال"

الإستثمار فى النقل هو الإستثمار فى التنمية

كتبت/ هالة صلاح الدين



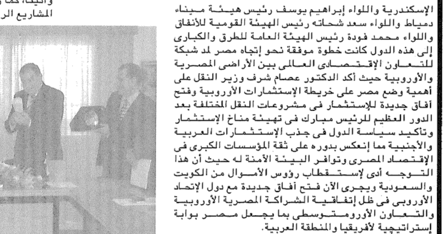
كانت الرحلة المكوكية التى قام بها الدكتور/ عصام شرف وزير النقل مع كوكبة من قيادات الموانى المصرية إلى اليونان وقبرص وسلوفينيا، لم تعد ترتيب وضع مصر على خريطة الإستثمار الأوروبية فقط وإنما مدت شريان تاريخى من التعاون الإقتصادى بين حضارتين عملاقتين هما الحضارة المصرية والإغريقية اللتان عاشتا تحت سقف واحد فى زمن واحد على ضفاف البحر الأبيض المتوسط.

فقد كانت هذه الرحلة التى صاحب فيها وزير النقل كلاً من اللواء شيرين حسن رئيس قطاع النقل البحرى واللواء محمد أحمد إبراهيم يوسف رئيس هيئة ميناء الإسكندرية واللواء إبراهيم يوسف رئيس هيئة ميناء دمياط واللواء سعد شحاته رئيس الهيئة القومية للأنفاق واللواء محمد فودة رئيس الهيئة العامة للطرق والكبارى إلى هذه الدول كانت خطوة موفقة نحو إتجاه مصر لمد شبكة للتعاون الإقتصادى العالمى بين الأراضى المصرية والأوروبية حيث أكد الدكتور عصام شرف وزير النقل على أهمية وضع مصر على خريطة الإستثمارات الأوروبية وفتح آفاق جديدة للإستثمار فى مشروعات النقل المختلفة بعد الدور العظيم للرئيس مبارك فى تهيئة مناخ الإستثمار وتأكيد سياسة الدول فى جذب الإستثمارات العربية والأجنبية مما إنعكس بدوره على ثقة المؤسسات الكبرى فى الإقتصاد المصرى وتوافر البيئة الآمنة له حيث أن هذا التوجه أدى لإستقطاب رؤوس الأموال من الكويت والسعودية ويجرى الآن فتح آفاق جديدة مع دول الإتحاد الأوروبى فى ظل إتفاقية الشراكة المصرية الأوروبية والتعاون الأورومتوسطى بما يجعل مصر بوابة إستراتيجية لأفريقيا والمنطقة العربية.

وقال الدكتور عصام شرف وزير النقل لـ "إنترناشيونال" (إن مصر تلقت العديد من العروض خاصةً من إيطاليا واليونان للإتفاق على إنشاء خط ملاحى بين ميناء بورسعيد وأحد موانى البلدين لتصدير الحاصلات الزراعية إلى أوروبا فى إطار إتفاقية الخط الأخضر والتى تسمح بمنح مصر تسهيلات إئتمائية لأعمال البنية الأساسية، فالإستثمار فى النقل هو الإستثمار فى التنمية، فمن الضرورى زيادة التعاون بين مصر واليونان فى مجال نقل الغاز الطبيعى خاصة وأن مصر أصبحت خامس دولة فى العالم تنتج الغاز وبإمكانها تلبية إحتياجات أوروبا من الغاز وأضاف الوزير قائلاً "إن قطاع النقل البحرى لديه القدرة على تحقيق طفرة إقتصادية خلال السنوات القليلة القادمة، حيث أن خطة الوزارة تستهدف الخطوط الملاحية بين الموانى المصرية والأوروبية ورفع كفاءة التشغيل على هذه الخطوط وزيادة سفن الركاب وتنشيط حركة السياحة التكاملية فى دول حوض البحر المتوسط بما يحقق جذب السياحة الأوروبية إلى مناطق الأهرام والأقصر وأسوان وسياحة اليخوت فى الغردقة وشرم الشيخ".



فقد قام الوزير بعدة زيارات مهمة فى البلدان الثلاثة خاصة إلى مترو أنفاق أثينا التى كان فى إستقباله رئيس هيئة الأنفاق والذى أبدى إستعداده للتعاون وتبادل الخبرات فى هذا المجال وطالب بتطبيق التوأمة بين مترو أنفاق القاهرة وأثينا، كما زار الوزير ميناء كوبير بقبرص التى تعتبر أحد المشاريع الرائدة فى قطاع النقل البحرى القبرصى.





وزير النقل القبرصى يقدم هدية تذكارية

إلى أين تتجه صناعة الناقلات

كانت سنة 2004 علامة بارزة فى تاريخ الناقلات فى العالم. فسوق أجور الشحن كانت الاكثر رواجاً على مر الزمن. وإحتلت صناعة الناقلات العناوين البارزة فى جميع الصحف والمجلات العالمية. ووصل متوسط إيجار الناقلة العملاقة VLCC 36 ألف دولار فى اليوم. وكانت صناعة الناقلات قبل ذلك تعانى من قلة العائدات. وإنخفضت أجور النقل مع زيادة عدد الناقلات. إلا أنه فى سنة 2003 بدأ الطلب على نقل الزيوت فى الزيادة. مما رفع أجور النقل على الناقلات سنة 2004 إلى أعلى. فقد زاد الطلب على الزيوت منذ سنة 1973. ولكن الزيادة فى الطلب على الزيوت كانت أقل من الإنتاج الإجمالى العالمى عليها. لذا بدأت أسعارها فى الإرتفاع. فالطلب العالمى للزيوت سنة 2004 كان 82.4 مليون برميل فى اليوم بزيادة 13.7% عن سنة 1994 وبزيادة 22.4 مليون برميل فى اليوم سنة 1984. وينتظر أن يزداد الطلب على الزيوت إلى 90.4 مليون برميل فى اليوم سنة 2010.

عميد بحرى متقاعد
عبد العزيز أبو قنديل

وكان الدافع وراء نشاط سوق تشغيل الناقلات زيادة الواردات من الزيوت إلى الولايات المتحدة الأمريكية وإلى الصين. فالولايات المتحدة الأمريكية التى يبلغ تعدادها 5% من التعداد العالمى تستهلك 24% من مصادر الطاقة فى العالم، والصين التى يبلغ تعدادها 21% من التعداد العالمى تستهلك 12% من مصادر الطاقة فى العالم.

وبينما يزداد الطلب على الزيوت بإعتبارها أكثر مصادر للطاقة وأرخصها، فإن أسطول الناقلات يزداد حجمه بنسبة 6% فقط، مما يخلق موقفاً جديداً فى الأسواق. لكن الصورة قد تتغير فى أى وقت، كما دلّت عليه الخبرة فقد تتغير الأسواق وتنشط التجارة فى مناطق جديدة مثل نقل الزيوت الخام من غرب أفريقيا إلى معامل التكرير الجديدة فى الهند وفى الصين. ففى هذا الوضع يحتاج الأمر إلى زيادة أسطول الناقلات للعمل على هذه الخطوط لقلة المسافة توفيراً للجهد والتكاليف لنقلها بحراً. فإن طول المسافات يُعتبر عاملاً مهماً للناقلات تماماً مثل الزيادة فى أسعار الزيوت ذاتها.

وهناك دلالات واضحة على نماذج للأسواق العالمية. فالولايات المتحدة الأمريكية تفضل إستيراد الزيوت من الدول المجاورة لها مثل كندا والمكسيك، والدول الأوروبية تستورد الزيوت أكثر من روسيا، ودول آسيا أصبحت تعتمد على زيوت الشرق الأوسط.

وإرتفاع أسعار الزيوت كان دائماً نتيجة الخوف من تعثر إمداداته مثل ما حدث سنة 1973. أما فى سنة 2004 فإن زيادة أسعار الزيوت نتج عن زيادة الطلب عليها لتوفير الطاقة اللازمة للصناعة والزيادة الحالية فى أسعار الزيوت مؤخراً كان بسبب قلة إنتاجها فى العالم وكذا بسبب محدودية طاقة معامل تكريرها رغم أنها تعمل بكل طاقاتها. وهذه المعوقات فى توفير الزيوت أدت إلى الحد من نمو الصناعة فى العالم لتتوافق مع زيادة أسعار الزيوت. ومع زيادة الحاجة إلى إستخدام الزيوت، فإن المشترين ينشطون لتغطية إحتياجاتهم مما أدى إلى وجود تجارة إضافية بإنتشار عمليات الوساطة والسمسرة.

تأثير إخراج الناقلات ذات الأبدان المفردة من الخدمة

يعتقد الكثيرون بأن السوق القوية للناقلات ستستمر خلال سنة 2005 نظراً لمحدودية نمو الأسطول العالمى من الناقلات مع خروج العديد منها من الخدمة بسبب الأبدان المفردة تنفيذاً للمعاهدة الدولية لمنع تلويث البيئة البحرية MARPOL. فالمنتظر أن يخرج من الخدمة سنة 2005 ناقلتان عملاقتان VLCCS وناقلتان حمولة قناة السويس القصوى SUEZMAX و12 ناقلة حمولة قصوى 80 ألف طن AFRAMAX و18 ناقلة حمولة قناة بنما القصوى PANAMAX.

وقد كان هناك الكثير من البلبلة والغموض خلال العام الماضى بين المحللين والسياسيين حول القرارات الخاصة بخطة إخراج الناقلات ذات الأبدان المفردة من الخدمة للأسباب الآتية:

1- عدم الوضوح وعدم فهم القرارات المعقدة بما فى ذلك الإستثناءات التى تمنحها المعاهدة لدول العلم والدول صاحبة الموانى بإعطاء الناقلات مهلة إضافية عند حلول تاريخ خروجها من الخدمة.

2- هناك قرارات بخروج الناقلات (MARPOL 13G) وأخرى للناقلات التى تنقل الزيوت الثقيلة HEAVY GRADE OILS (MARPOL 13 H).

3- عدم الوضوح عما إذا كانت الناقلات المعنية هى التى تنقل الزيوت أم التى تنقل الكيماويات.

4- عدم توضيح ما إذا كانت الناقلات المعنية هى التى تنقل مزيج من المواد COMBINED CARRIERS أم تلك التى تنقل الكيماويات فقط دون الزيوت المعدنية MINIRAL OILS.

إلا أنه لا ينتظر أن يكون لخروج الناقلات من الخدمة أى تأثير هام إلا سنة 2010 وذلك عندما تمنع دول الإتحاد الأوروبى والولايات المتحدة الأمريكية هذه الناقلات من العمل مع بدء دخول معاهدة MARPOL حيز التنفيذ، وبعد أن تنتهى المدة الإضافية التى تمنحها دول العلم إستثناءً لناقلاتها وكذا بعد موافقة الدول صاحبة الموانى.

والإستثناءات الممنوحة لعمل الناقلات ذات الأبدان المفردة تعنى أن الولايات المتحدة الأمريكية ستسمح لهذه الناقلات المستثناة بالعمل فقط فى مناطق محدودة بها حتى سنة 2015.

والجدير بالذكر هنا، أن اليابان وسنغافورة هما الدولتان اللتان أعلنتا أنهما سيقبلان تشغيل هذه الناقلات المستثناة حتى نهاية عمرها وحتى سنة 2015 ولكنهما يرفضان دخول تلك الناقلات لموانيهما بعد 5 إبريل سنة 2005 إذا كانت تحمل زيوتاً ثقيلة. وكذلك فإن الدول المصدرة للزيوت مثل العراق والكويت وليبيا والسعودية والإمارات وتايلاند لم تصادق على معاهدة تلويث البحار MARPOL.

من ناحية أخرى، فإن معظم حوادث تلويث الناقلات للبيئة البحرية قد حدثت فى المياه الضيقة. فقد شاهدت سنة 2004 عدداً قليلاً من حوادث تلويث البيئة ومعظمها كان فى المياه الضيقة كالأنهار والقنوات الملاحية ومداخل الموانى وفى محطات الشحن والتفريغ. وكانت معظم أسباب الحوادث تعود إلى جنوح الناقلة أو إصطدامها بسفن أخرى أو أثناء قيامها بمناوراتها للرسو أو مبارحة المراسي حيث يزداد الضغط عليها وعلى أجهزتها وعلى طاقمها. وآخر تلك الحوادث وقعت فى ديسمبر سنة 2004 للناقلة ATHOS I عندما جنحت فى نهر DELANIARE فى الولايات المتحدة الأمريكية وتسرب منها حوالى 1000 طن من الزيوت فى النهر. ورغم أن هذه الحادثة كانت أقل مما نتج عن تسرب الزيوت من الناقلة EXXON VALDEZ إلا أنها تعتبر حادثة ضخمة إذ قام نحو 1500 شخص بتنظيف مياه النهر بطول 85 ميل. وآخر هذه الحوادث وقعت للناقلة EL SAMEDOON عند إصطدامها بصندل بحرى BARGE فى قناة السويس وتسرب نحو 8500 طن من حمولتها فى مياه القناة وذلك أيضا فى ديسمبر سنة 2004.

المستقبل

إن تلك الحادثتين قد أدت إلى ضغوط بضرورة الإسراع فى إخراج الناقلات ذات الأبدان المفردة من الخدمة. إلا أن دخول الناقلات ذات الأبدان المزدوجة فى الخدمة لن يكون قبل سنة 2007، وذلك وفقاً لإمكانيات شركات بناء السفن فى العالم. وهذا يعنى أن إحلال الناقلات بالأبدان المزدوجة سيكون بطيئاً رغم أن ملاك الناقلات قد دفعوا ما يربو على 100 مليار دولار لبناء الناقلات الجديدة بالأبدان المزدوجة.

ولعل من التحديات لصناعة الناقلات هو التفكير فى نقل الزيوت من روسيا وفنلندا وسخالين وبحر الشمال والبحر الأسود. والتحدى هنا هو الإنتقال من المياه الضيقة إلى المياه الجليدية. فنقل الزيوت عبر المياه الجليدية يحتاج إلى ناقلات تستطيع السير فى المياه الجليدية كما تحتاج إلى أطقم مدربة على الملاحة فى الجليد.

ومن التحديات لصناعة الناقلات أيضاً التفكير فى نقل الزيوت من روسيا إلى الصين ودول الباسيفيكى عبر خطوط الأنابيب وبالسكة الحديدية. أما نقل الزيوت من الشرق الأوسط فسيظل يتطلب تشغيل الناقلات، ولو أنه سيكون محدوداً بإمكانيات الموارد ومعامل التكرير.

ومن ناحية أخرى، فإن زيادة أسعار الزيوت كمصدر للطاقة يدفع العلماء إلى البحث عن بدائل للطاقة جواً أو بديلاً للزيوت. فأصبح الآن بالإمكان تسيير السيارات بالطاقة الشمسية وكذلك بخلايا الوقود المستخرج من غاز الهيدروچين وغيرها من المصادر الجديدة للطاقة، وهذا هو التحدى الأكبر لتجارة الزيوت وناقلاته.

***

حوار صريح جدا ..

مع المصرى الأصيل صاحب الرأى الحر النزيه

رجل خدم الوطن فى كل منصب تقلده وترك بصمة فى كل مكان ذهب إليه وعمل فيه. آمن دائماً بأن المكانة أقوى من المكان والمنصب لا يصنع الرجال بل الرجال هم الذين يصنعون المناصب ولا يلجأون إليها.
كانت القوات البحرية بيته الأول وحب الوطن عشقه الأول طريقه فى الحياة واضح وطريقته قوامها الصراحة والصرامة والجدية إنه بلا ألقاب ولا رتب أو مناصب حسين زاهر ياقوت المصرى الأصيل صاحب الرأى الحر النزيه.
وهو أول ضابط من القوات البحرية يرأس مجلس إدارة الشركة المصرية للملاحة البحرية الشركة الوحيدة فى هذا الوقت تحت نظام القطاع العام والتى كانت تمتلك حوالى 45 سفينة من مختلف الأنواع والأحجام.
يسعدنا أن نلتقى به على صفحات إنترناشيونال لقاءاً حراً مفتوحاً لنقدم لقرائنا نموذجاً فريداً من الرجال.
وبدأنا بعرض بعض الأسئلة التى تتعلق بالأسطول التجارى البحرى المصرى:

*** الأسطول التجارى المصرى أصبح (ذكرى) حيث إنتقل إلى مجرد كلمة فى صفحة التاريخ المشرف للتجارة المصرية القديمة والآن مطلوب تقييم موضوعى لوضع وحالة الأسطول المصرى؟**

** أشكركم قلبياً على المقدمة السخية. وأشكركم على هذا السؤال الهام وقبل الإجابة أرجو أن ألمس نقطة (نظام) لها إنعكاسات شديدة على هذا الموضوع. وهذه النقطة هى عدم تبعية مسئولية الأسطول التجارى فى الهيكل التنظيمى للدولة إلى وزارة النقل. إذ أنه يتبع وزارة الإستثمار وقطاع الأعمال. وبالتالى فلا يمكن توجيه اللوم

• لا يمكن توجيه اللوم لوزارة النقل (قطاع النقل البحرى) لعدم تبعية مسئولية الأسطول التجارى لها

لوزارة النقل (قطاع النقل البحرى). وقد نتج عن ذلك ما نلمسه من تقدم كبير فى تجديد وتحديث الموانى فى حين أن الأسطول التجارى لم يتمتع برعاية وزارة النقل ودخل فى نطاق النسيان. وكما نعلم فإن النقل البحرى له جناحين يرفرف بهما على إقتصاد الدولة وهما: الموانى والأسطول التجارى

• الآن يرفرف النقل البحرى بجناح واحد

والآن يرفرف النقل البحرى بجناح واحدة.
ولنعود إلى صلب الموضوع – نجد أن بناء وتشييد أسطول بحرى يتطلب إستثمارات ضخمة لا تتمتع بالعائد السريع العالى، ولكن ينتج عنها فى المدى الطويل عائد مجزى مع وجود أصول ضخمة إذا توفرت الخبرة والدراية. وهذا لا يشجع أصحاب رؤوس الأموال على الإستثمار فى هذا المجال لضعف الخبرة ولرغبتهم فى التمتع بالعائد السريع. وللتغلب على هذا أرى أن الحكومة يجب أن تأخذ على عاتقها تذليل جميع الصعاب التى تقف حائلاً دون الإستثمار فى هذا المجال وأذكر منها على سبيل المثال وليس على سبيل الحصر ما يلى:
أ- تشجيع البنوك على تمويل مشروعات تشييد وبناء الأسطول – بالعملة الصعبة – بشروط ميسرة: سداد على أوقات طويلة (من 8-10 سنوات) مع فائدة معقولة لا تشكل عقبة فى سبيل السداد حوالى (5%) حتى لو إستدعى الأمر إلى دعم هذه القروض بواسطة الدولة.
ب- يمكن للبنوك أن تدخل كمساهم أو كشريك فى هذه المشروعات لحين الإنتهاء من السداد.

لواء بحرى/ حسين زاهر ياقوت

جـ- على الحكومة أن تعطى الضمان اللازم للبنوك لإقراض هذه المشروعات (سواء للشركات الحكومية أو لشركات القطاع الخاص).
د- على الحكومة عمل صندوق لدعم بناء السفن الجديدة بحوالى 10% من ثمنها ويتم تمويل هذا الصندوق من موارد الدولة المختلفة وذلك لإرتفاع ثمن السفن على المستوى العالمى.
هـ- لضمان رفع العلم المصرى على الأسطول يجب على الحكومة وضع التشريعات اللازمة التى تكون جاذبة ومقنعة لرفع العلم المصرى (الضرائب - العمالة البحرية - عملية البيع والشراء - التسجيل .... إلخ) وهنا أسمح لنفسى أن أسأل هذا السؤال: ما الذى عملته بنما ولا تستطيع أن تعمله مصر؟
و- على الحكومة أن ترعى موضوع تدريب الكوادر البحرية اللازمة لتشغيل الأسطول التجارى (ضباط - مهندسين - بحارة - ميكانيكيون - أطقم تشغيل الإدارة التجارية والإدارة المالية لشركات النقل البحرى) والسماح بتشغيل الأجانب لحين توفر المصريين.
ز- تشجيع قيام ترسانات بحرية لبناء وإصلاح السفن مع العلم بأن الأمر يستلزم التعاون الوثيق مع الترسانات الأوروبية (لقربها ومتانة إنتاجها) حيث أن صناعة بناء السفن تشبه صناعة السيارات فى أنها صناعة تجميعية بصفة رئيسية.

• على الحكومة أن ترعى موضوع تدريب الكوادر البحرية اللازمة لتشغيل الأسطول التجارى

*** ما هو سبب تركيزكم على بناء سفن جديدة؟**

** لقد كان السبب الرئيسى فى تناقص حجم الأسطول التجارى هو عدم الإحلال والتجديد وبالتالى إرتفع عمر السفن للدرجة التى جعلت تشغيلها غير إقتصادى. ولذلك يجب إعادة بناء الأسطول بإدخال سفن جديدة قادرة على العمل على مدى 20 سنة على الأقل.

*** يقولون أن القطاع المصرفى (جاهل بحرياً). لذلك فهو يحجم عن الدخول فى متاهات النقل البحرى. ألا يعد هذا تقصيراً من القائمين على هذا القطاع؟**

** مارس القطاع المصرفى عمليات تمويل المشاريع التجارية والصناعية وقد إكتسب خبرة عالية فى هذا المجال ويضمن ذلك له وجود البضاعة أو المصنع داخل جمهورية مصر العربية حيث يمكن له وضع يده عليها. ولكن لم يكتسب القطاع المصرفى أى خبرة أو دراية فى تمويل بناء سفينة يبدأ عملها بمغادرة مصر وليست لديه وسائل ضمان هذه السفينة أو كيفية وضع يده عليها وهى خارج الحدود.

• لم يكتسب القطاع المصرفى أى خبرة أو دراية فى تمويل بناء سفينة يبدأ عملها بمغادرة مصر

ونظراً لقلة خبرة القطاع المصرفى المصرى فى عمليات رهن الإمتياز البحرى First Mortgage on Vessels فإنه يحجم عن الدخول فى مجال لا يعرفه ولا يضمنه. ولذلك تجد أننى سبق أن وصيت بأن تدخل الحكومة ضامناً لهذه المشروعات.

*** هل هناك عقبات أخرى فى سبيل إنشاء أسطول تجارى؟**

** إذا توفرت كل الإمكانيات التى سبقت فإن هناك عقبة كبيرة جداً فى هذا السبيل وهى (ضعف إتخاذ القرار). فبالنسبة للقطاع الحكومى أو النصف حكومى نجد أن صاحب القرار خاضع

• هناك عقبة كبيرة جداً فى سبيل إنشاء أسطول تجارى وهى ضعف إتخاذ القرار.

للقوانين البيروقراطية للدولة بالرغم من إعلان الحكومة الإلكترونية. فالجميع يتخذ القرار الأسلم وليس القرار الأصوب (المقصود بالأسلم الذى يجعل موقفه سليماً وبعيداً عن المساءلة). حيث أن المسئول الحكومى خاضع لحوالى 17 جهازاً رقابياً فى الدولة جميعها على إستعداد لأن تنشب أظافرها عند أول سانحة! وجميع موظفى الدولة مطالبون بحكم القانون أن يكون شراء السفينة الجديدة (بأقل الأسعار مع أجور الأصناف) وهى معادلة صعبة يمكن أن يدخل تحتها المسئول تحت طائلة المساءلة. وكما تعلم فإن لجنة الشراء مجابهة طبقاً لللوائح بدراسة عرض فنى وعرض مالى ثم الدخول فى متاهة المواءمة بين العرض الفنى والعرض المالى لأنه لا يمكن أن تكون السفينة الأحسن فنياً هى الأرخص فى السعر. ثم تنقسم الآراء ثم يتم إجراء التصويت ثم يؤخذ القرار وفى الغالب

• المسئول الحكومى خاضع لحوالى 17 جهاز رقابى فى الدولة.

لا يكون هو القرار الأصوب الذى يتفق مع المصلحة العامة من وجهة نظر الخبرة والدراية ومناسبة التشغيل وإنما يحكم القرار أثناء التصويت اللجوء إلى الأسلم وليس الأصوب.
والسؤال هنا: كيف تدخل الدولة الطمأنينة والشجاعة فى نفس القائمين على مسئولية الشراء؟
إن قرار عدم الموافقة على الشراء لا مسئولية عليه. أما قرار الشراء فهو مدخل لمتاهات التحقيق والمساءلة

أول ضابط من القوات البحرية يرأس مجلس إدارة الشركة المصرية للملاحة

والمحاكمة. هل يرضى ذلك الحكومة؟

*** ما هى من وجهة نظركم الشركات المؤهلة للعمل على زيادة ودعم الأسطول التجارى؟**

** أ- الشركة المصرية للملاحة - وهى لعلمى لم تندمج بعد مع الشركة الوطنية للملاحة.

ب- الشركة الوطنية للملاحة.

جـ- شركة الإتحاد العربى للنقل البحرى (فامكو).

د- يمكن إفاقة وإحياء الشركات التى ماتت مثل مصرإدكو وبان آراب.

هـ- شركات القطاع الخاص وهى تستوعب عدداً من السفن يفوق كل ما سبق من شركات حكومية أو نصف حكومية وهى مؤهلة أكثر من الشركات الحكومية نظراً لعدم إلتزامها بإتباع قانون المشتريات ولكن يجب إخضاع هذه الشركات لمميزات الشركات الحكومية من إعفاءات ودعم وتمويل وكذا تشجيعها علي الإحتفاظ بالعلم المصرى حيث أن بعض شركات القطاع الخاص لا ترفع العلم المصرى لعدم مناسبته لها.

*** ماذا عن الوحدات البحرية التابعة للميناء؟ هل يمكن تسليط الضوء عليها؟**

** بالرغم من إعجابى الزائد بالطفرة التى حدثت لموانى الجمهورية إلا أنه يوجد تقصير شديد فى العناية بالوحدات البحرية التابعة للميناء. وقطاع النقل البحرى مسئول - وهذا من صميم إختصاصه - عن وضع مرتبات فى الهيكل التنظيمى لكل ميناء يشمل وجوب توفير الوحدات التالية لها:

أ- لنشات قاطرة ذات قوة كافية حسب نوع وحمولة السفن التى ترتاد كل ميناء.

ب- لنشات إطفاء الحريق.

جـ- لنشات مكافحة التلوث POLLUTION FIGHTING VESSELS.

د- الكراكات اللازمة لضمان الأعماق فى البواغيز والممرات البحرية وأماكن الإستقبال والأهم من ذلك على الأرصفة.

وأنا أوصى مشدداً على إخضاع هذه الوحدات لكل الشروط والإمتيازات التى سبق ذكرها لإنشاء أسطول تجارى (تمويل - دعم ... إلخ).

*** الأسطول المصرى ينقل فقط أقل من 4% من حجم تجارة مصر. ألا يعد هذا خرقاً للأمن القومى المصرى وثغرة إستراتيجية مقلقة؟**

** هذا صحيح 100% ومن هنا يجب زيادة حمولة الأسطول لتتناسب مع حجم البضاعة المصرية. ثم يأتى بعد ذلك الإهتمام بكفاءة التشغيل أى توظيف الفراغات فى نقل البضاعة ذات النولون الأعلى بغض النظر عن كونها مصرية أو غير مصرية. ولكن إذا دعت الحاجة الإستراتيجية إلى نقل البضائع المصرية مهما كانت نوالينها فستكون الدولة مسئولة عن هذا القرار وتتحمل عواقبه المادية. ولكن من المهم البدء فى رفع حجم الأسطول التجارى ليتواءم مع حجم التجارة المصرية من الصادرات والواردات.

***إن إدارة الأسطول التجارى المصرى وقطاع النقل البحرى عموماً فى يد العسكريين من رجال البحرية. ومع تسليمنا بإمكانياتهم الإدارية العسكرية الهائلة إلا أن الإدارة الإقتصادية لبعض منهم يحتاج إلى فكر جديد. ما رأى سيادتكم؟**

** مع إقرارى الكامل بصحة هذا الكلام إلا أننى لا أغفل نزاهة وكفاءة وحسن إدارة رجال البحرية مع التشديد على رفع كفاءتهم الفنية عن طريق إرسال البعثات التدريبية أو إستجلاب الخبرة الأجنبية - مهما تكلفت - لتكون عاملاً مكملاً للعنصر والخامة المصرية المتميزة. ولكننى فى هذا الشأن أحذر وأكرر أحذر من طغيان الملكية الأجنبية. وعلى هذا الأساس إذا دعت الحاجة لإستقدام الخبرة الأجنبية فيجب أن تقتصر هذه الخبرة على الإدارة والنواحى الفنية وليس الملكية. ولذلك فيجب التفكير جدياً مع إعمال الروية عند مناقشة مشاريع تسليم المفتاح

Turn Key Projects

• أحذر من طغيان الملكية الأجنبية.

*** بقراءة متأنية للوضع الراهن ما هى الرؤية المستقبلية التى تراها للأسطول التجارى؟**

* أعتقد أن القائمين على تشغيل الأسطول الحالى أقدر منى على الإجابة على هذا السؤال الهام. ولكن إذا سمحوا لى بوضع أسبقيات لدعم الأسطول الحالى فمن وجهة نظرى تكون كالآتى:

أ- سفن الصب الجاف والسائل بما فيها سفن نقل الغاز السائل لتوفره فى مصر.

ب- سفن الحاويات حيث أن هذا هو الإتجاه السائد حالياً. وفى هذا الشأن أرى بالبدء فى تشغيل خط شمال أوروبا والبحر الأبيض بواسطة سفن قدرة 600 TEU وكذا تشغيل خطى أمريكا والشرق الأقصى بواسطة سفن قدرة 1000 TEU.

حـ- سفن الروافد Feeders

د- سفن خدمة منصات البترول A.H.T.S. Vessels.

هـ- سفن الثلاجة Reefers لنقل غذاء مصر.

و- سفن المواشى Live stock vessels لنقل حاجتنا من اللحوم الحية.

ز- سفن نقل الركاب والسيارات للعمل فى البحر الأحمر بصفة خاصة حيث أن أعمار السفن التى تعمل حالياً أصبحت مزعجة.

*** بقراءة متأنية للوضع الراهن ما هى الرؤية المستقبلية التى تراها لهذا الأسطول؟**

** إذا لم تتولى الدولة على أعلى مستوياتها تنفيذ الإقتراحات والتوصيات التى سبق ذكرها لتكوين نواة للأسطول التجارى تدخل بها عصر العولمة.

وإذا لم يعطى الأسطول البحرى التجارى نفس الإهتمام الذى يعطى لأسطول الطيران فإنى أخشى أننا سنتماثل مع القضية الفلسطينية فى سياسة الفرص الضائعة.

وفى هذه الحالة دعنا نتكلم فى شىء آخر!

أخبار متنوعة

تجاوزت بنوك الإمارات الحد الأقصى

صرح سلطان بن ناصر السويدى محافظ بنك الإمارات المركزى بأن هناك عدة بنوك تجاوزت الحد الأقصى لإقراض المستثمرين مما سيدعو البنك إلى فرض عقوبات على هذه البنوك، وقد أشار رجال البنوك إلى أن عمليات الإقراض الضخمة ساعدت فى تضخيم الطلب على أحدث إصدار كبير فى الإمارات لأسهم بقيمة 135 مليون دولار طرحتها شركة إبراء للإستثمارات البترولية، وتجاوزت قيمة طلبات الإكتتاب فى إصدار الكمية المطروحة 800 مرة.

دمج التليفزيون فى المحمول

أعلنت إحدى الشركات الآسيوية عن دمج التليفزيون وهاتف المحمول فى جهاز صغير فى حجم الكف، ويحتوى هذا الجهاز الجديد على شاشة كبيرة ملونة من السائل البللورى وكاميرا رقمية ولوحة مفاتيح للكتابة.

بروتوكول لإدارة الطوارئ

وقع الدكتور ماجد عثمان رئيس مركز معلومات مجلس الوزراء مع الدكتور جمال مختار رئيس الأكاديمية للعلوم والتكنولوچيا بروتوكولاً للتعاون فى مجال إدارة الطوارئ يتضمن تبادل الخبرات والمعلومات فى مجال بناء قواعد البيانات المطلوبة للبرمجيات، بجانب التشاور المستمر حول النقاط التى تهم الطرفين وعلى رأسها تنظيم المؤتمرات وورش العمل الخاصة بنشر الوعى الخاص بإدارة الطوارئ الناجمة عن الكوارث والأزمات، هذا بجانب قيام الأكاديمية بإعداد برنامج لتبادل الخبرات لقيادات المركز للإطلاع على أحدث التجارب الدولية والأنظمة الخاصة بإدارة الطوارئ والأزمات داخل مصر وخارجها.

عزاء واجب

لواء بحرى/ عاصم السيد أحمد
وأسرة تحرير المجلة
وجميع العاملين بها
يشاطرون
السيد/ على جمعة أبو حشيش
والأستاذ/ محمد على أبو حشيش
الأحزان فى وفاة فقيدهم العزيز المغفور له بإذن الله
الأستاذ/ فهمى جمعة أبو حشيش
تغمد الله الفقيد برحمته وللأسرة خالص العزاء

أساليب تمويل مشروعات النقل

الجزء الخامس

بقلم دكتور
أحمد عيسوى صالح

ذكرنا فى الأعداد السابقة المحاور الستة للتنمية وأهدافها وأهمية قطاع النقل فى التنمية الإقتصادية وضرورة مشاركة القطاع الخاص وأوضحنا أساليب مشاركة القطاع الخاص وضرورة تغيير دور الحكومة من حيث كونها تمول وتنشئ وتصون البنية التحتية والفوقية إلى دور الرقابة والإشراف وتحديد أساسات ووضع الأطر القانونية والفنية والإقتصادية والمالية ومعايير السلامة والأمان اللازم توافرها وأوضحنا طرق مشاركة القطاع الخاص وأشكالها وصورها وأهمية أن تكون تعاقدات مع الإمتياز متوازنة بين الجهة مانحة الإلتزام والملتزم الذى يقوم بالتنفيذ وأن ينظر إلى الجانبين نظرة عادلة بين طرفين يرغبان فى النهوض بالمرفق موضوع التعاقد وأوضحنا التجربة المصرية حيث تم تغيير القوانين والتشريعات بما يسمح للقطاع الخاص بالمشاركة فى التمويل والتنفيذ لمشروعات البنية الأساسية فى قطاع النقل ونستكمل فى هذا العدد والعدد القادم الموقف الحالى من التنفيذ.

9- الموقف الحالى من التنفيذ

ونعرض فيما يلى ما تم من إجراءات وتعاقدات على إنشاء مشروعات الطرق والموانى والمطارات بنظام الإنشاء والتشغيل وإعادة الملكية (BOT).

الطرق:

بعد صدور القانون رقم 229 لسنة 1996 بتعديل القانون رقم 84 لسنة 1968 المشار إليه تمت دعوة المكاتب الإستشارية العالمية المتخصصة للتقدم بسابقة الخبرة فى مجال الخدمات الإستشارية المطلوبة لإنشاء الطرق بنظام (BOT) وتم إعداد قائمة مختصرة من المتقدمين وتم دعوتها للتقدم بعروضها لتقديم الخدمات التالية:

- تجهيز المستندات القانونية بما فى ذلك إعداد القواعد اللازمة ومراجعة القوانين المصرية لتذليل العقبات والقيود.
- إعداد مراجع الإسناد للطرح على المستثمرين.
- إعداد الدعاية والإعلان.
- تجهيز عطاءات الطرح على المستثمرين مع توفير البيانات والمعلومات اللازمة لهم.
- تحليل وتقييم عروض المستثمرين وإختيار أفضلها.

وبعد تقييم العروض فنياً ومالياً تم التعاقد مع دار الهندسة شاعر ومشاركوه لتقديم الخدمات الإستشارية المطلوبة لمشروعات الطرق الإستثمارية بنظام (BOT).

تم طرح 6 مشروعات للطرق الإستثمارية فى الفترة من 1997/5/15 حتى 1997/5/22 هى:

- السلوم / الإسكندرية.
- الإسكندرية/ الفيوم.
- الفيوم/ ديروط.
- ديروط / الفرافرة.
- ديروط / أسوان.
- الخارجة / شرق العوينات.

كما تم طرح عدد 2 من مشروعات الطرق الإستثمارية فى الفترة من 1999/1/15 حتى 1999/1/17 هما:

- القاهرة/ السخنة.
- إمتداد 15 مايو تقاطع الكريمات/ الزعفرانة.

وتم توقيع مذكرة التفاهم بين طرفى التعاقد وهما الهيئة والمجموعة الإستثمارية للطرق التالية:

- الإسكندرية/ الفيوم مع مجموعة التعمير والتنمية.
- القاهرة/ السخنة وحلوان/ الكريمات مع المجموعة المتحدة لتنمية الطرق السريعة.
- وتم طرح مشروعى طريقى الفيوم/ أسيوط، ديروط/ الفرافرة بين المستثمرين المحليين والأجانب لتقديم عروضهم الفنية والمالية والقانونية لهما.

وحتى يونيو 2001 لم يتم الإتفاق على تنفيذ أى من المشروعات السابقة

النقل الجوى «المطارات»:

بعد التصديق على الخطة القومية للمطارات بالجمهورية وهى مطارات مرسى علم والعلمين ورأس سدر والفرافرة والواحات البحرية، بدأت الهيئة العامة للطيران المدنى فى التنفيذ حيث تم توقيع إمتياز مطار مرسى علم بنظام (BOT) مع (EL Khorafi Group) EMAK لمدة 40 عاماً بإستثمارات 40 مليون دولار وتم الإنتهاء من تنفيذ المرحلة الأولى منه وتشغيله فى عام 2001 كما تم توقيع إمتياز مطار رأس سدر بنظام BOT لمدة أربعين عاماً وبإستثمارات بليون دولار (Malicorp & Joint Norwegian Egyptian Group, Norg) كما تم إنشاء مطار العلمين بنظام BOT.

النقل البحرى «الموانى»: ميناء شمال السخنة:

تم طرح مناقصة عالمية محدودة بين الشركات المتخصصة فى إنشاء وإدارة محطات التداول المختلفة بالموانى وذلك لإنشاء وتشغيل ونقل الملكية (أى بنظام BOT) لمحطات التداول المختلفة بالحوض الأول بميناء شمال السخنة بطول أرصفة 2000 متر منها 1500 متر أرصفة تجارية بعمق 17 متر وعدد 2 رصيف رورو وطول كل منها 100 متر وأرصفة خدمة وحدات بحرية بطول حوالى 300 متر وساحات خلفية بعمق 500 متر.

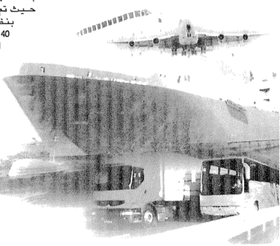
وتم توقيع الإمتياز فى مايو 1999 مع شركة تنمية شمال السخنة (ويتضمن مؤسسيها شريك أجنبى وهو شركة S.S.A الأمريكية) لفترة إمتياز 25 سنة وتقوم الشركة بإنشاء المحطات المختلفة وتوفير المعدات اللازمة لكل نوع على أحدث نظام إدارة عالمية وأحدث تكنولوجيا معدات بإستثمارات تبلغ 176 مليون دولار لتنفيذ معدلات تداول عالمية تنافس المحطات الأجنبية المحيطة وجذب تجارة المنطقة إليها علاوة على خدمتها للمنطقة الصناعية الحرة الجارى إنشاؤها فى المنطقة شمال غرب خليج السويس وتم تشغيل الميناء فى أكتوبر 2002 وهو ما يطلق عليه الآن ميناء القرن ووضعت خطة لتطويره وحتى عام 2002.

ميناء شرق بورسعيد: محطة تداول الحاويات:

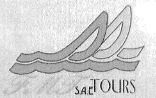
تم طرح مناقصة عالمية محدودة بين الشركات المتخصصة فى إدارة محطات الحاويات وذلك للقيام بإنشاء وتشغيل ونقل ملكية محطة حاويات شرق بورسعيد (نظام BOT) للمرحلة الأولى من ميناء شرق بورسعيد وهى محطة حاويات بطول رصيف 2400 متر، وعمق 16.5 متر بمسطح 300 فدان، ويستكمل باقى المراحل بطول 7 كيلو متر مع إنشاء الحوضين الجنوبى والشمالى لخدمة البضائع المختلفة.

وتم توقيع عقد إمتياز تشغيل مع شركة ECT الهولندية بمشاركة شركة الملاحة العالمية ميرسك ومستثمرين مصريين (40% للمصريين، 60% الشريك الأجنبى) فى أغسطس 1999 وستقوم الشركة بإنشاء محطة الحاويات وتوفير المعدات اللازمة لها وإداراتها لمدة 30 سنة بأحدث نظم الإدارة العالمية وأحدث تكنولوجيا معدات بإستثمارات تبلغ 481 مليون دولار لتنفيذ معدلات تداول عالية وتقديم خدمة متميزة لتنافس الموانى الأجنبية المحيطة وجذب الخطوط الملاحية العالمية لإستخدام الميناء كمركز لتداول الحاويات الترانزيت لتخدم منطقة شرق حوض البحر المتوسط والشرق الأوسط وآسيا علاوة على خدمتها للمنطقة الحرة (تجارية، صناعية، لوجستية) الجارى إنشاؤها فى منطقة شرق بورسعيد، وتم تشغيل الميناء وتغيرت نسبة المساهمة حيث إرتفعت نسبة مشاركة الأجانب وإنخفضت نسبة مشاركة المصريين.

***







MORO SHIPPING LINE & FMT TOURS S.A.E



CAPT. FAROUK MORO

CHAIRMAN & CEO OF COMPANIES:
* MORO SHIPPING LINE
* FMT TOURS S.A.E



CAPT. MOHAMED MORO

VICE CHAIRMAN
DIRECTOR OF MORO SHIPPING LINE



CAPT. TALAL MORO

VICE CHAIRMAN
DIRECTOR OF FMT TOURS S.A.E

OUR COMPANY OWNES FOLLOWING VESSELS:

* M/V "FAROUK M"
* M/V "MORO 1"
* M/V "MORO 2"
* M/V "MORO 3"
* M/V "MORO 4"
* M/V "MORO 5"

D.W.: 2100 T : 3600 T

OPERATING FROM ALL PORTS OF EGYPT TO:

* EAST & WEST OF MEDITERRANEAN SEA
* RED SEA
* BLACK SEA
* ADRIATEC SEA

ALSO

* M/Y "CAPT . MORO" SPECIALIZED IN DIVING SAFARI IN RED SEA

MORO 5

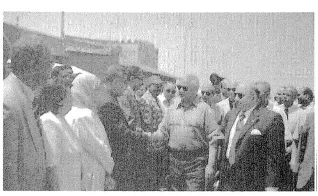
OUR FULL STYLE IS:

ADD : 5 EL NASR ST. ALEX EGYPT
TEL : +203-4840094 / 4831967 / 4837966 / 4837965
FAX : +203-4808588
MOB : +2012-1166372 - 1166374
P.IC : +2012-2150544 - 2136627 - 3183847
EMAIL: info@captmoro.com/moro@access.com.eg

الفريق فاضل .. رصيد من الإنجازات تؤكده الأرقام ..
وعطاء متجدد للحفاظ على الشريان الدولى وحمايته من المخاطر الخارجية ...

كتب/ عبد الرحيم مصطفى

.. فى إحتفالية رائعة أقيمت بمياه خليج السويس والمدخل الجنوبى للقناة أوائل الشهر الماضى وبالتحديد يوم 5 يونيو .. إحتفلت



هيئة قناة السويس وجميع الهيئات والوكالات والمنظمات الملاحية الدولية بالذكرى الـ 30 للإفتتاح الثانى للقناة أمام حركة الملاحة العالمية فى يونيو 1975 .. والذى كان بمثابة عرساً كبيراً يخلد ذكرى غالية علينا جميعاً وترصد مسيرة عطاء طويلة مليئة بالتحديات وتخطى الصعاب عاماً بعد عام حتى أصبحت القناة كياناً إقتصادياً عظيم الشأن يمثل المفتاح الذهبى والمورد الثانى للإقتصاد المصرى .. والشريان الملاحى الدولى الذى جعل الكرة الأرضية أكثر تماسكاً وإندماجاً على نحو غير مسبوق بأقل نظير ..!

.. جاء ذلك خلال الإحتفال الشعبى الذى أقيم بمدخل القناة بميناء



بورتوفيق حضره محافظ السويس ورئيس هيئة موانى البحر الأحمر والقيادات الشعبية والتنفيذية بمحافظات القناة وقيادات هيئة قناة السويس وممثلو الوكالات الملاحية العالمية .. حيث جاءت الإحتفالية هذا العام لتؤكد المكانة الإقتصادية والسياسية للقناة برصيد من الإنجازات والنجاحات التى تم تحقيقها على مدار الأعوام المتواصلة .. إرتفع فيها معدل أدائها وازدادت أرقامها من عام إلى أخر.

حيث أعلن الفريق / أحمد فاضل رئيس هيئة قناة السويس أن الهيئة حققت إيرادات بلغت 43.4 مليار دولار خلال الفترة من يونيو 1975 وحتى مايو 2005 وذلك نتيجة عبور 53575 سفينة بلغت حمولاتها الصافية 11.2 مليار طن.

.. وأضاف فاضل أن الحكومة تولى إهتماماً كبيراً بهذا الكيان الإقتصادى بإعتباره شرياناً ملاحياً دولياً .. فهى تتابع مع رئاسة الهيئة بصفة مستمرة تنفيذ الخطط الطموحة لتوسيع هذا المجرى، حيث تم إنجاز 65% من أعمال الوصول بغاطس القناة إلى عمق 66 قدماً وذلك بواسطة أسطول الكراكات التابع للهيئة .. ولاتزال هناك خطط طموحة لتوسعات المجرى الملاحى للوصول بعمق أكثر من 75 قدم وذلك لإستقبال سفن الجيل الخامس والسادس .. وهى خطط طويلة تسير وفق البرنامج الزمنى المعد للتنفيذ.

.. وعن خطط الهيئة لتعظيم العائد .. يقول فاضل أن الهيئة بصدد تنفيذ سياسة جديدة تتعلق بتسويق الخدمات والتسهيلات التى تقدمها القناة للخطوط الملاحية العالمية التى تحقق عائداً إضافياً لإيرادات الهيئة .

.. حيث نجحت الهيئة فى أولى بوادر هذه السياسة فى جذب خط الملاحة العالمى لنقل الحاويات "إيروقرين" والذى يحقق عائداً إضافياً للقناة يصل إلى 7 ملايين دولار شهرياً - حيث يضم الخط 9 سفن عملاقة لنقل الحاويات بين أوروبا وآسيا.

.. وأود أن أزف نبأ سعيداً فى هذه المناسبة أنه بالفعل تم إستقبال أول سفينة من هذا الخط الشهر الماضى .. وقد تم تسديد رسوماً بلغت 414 ألف دولار.

وعن الدور التنموى والإجتماعى والأسرى الذى تقدمه الهيئة:

يواصل الفريق فاضل حديثه بأن الهيئة لا تدخر جهداً فى خدمة المناطق المحيطة بها وذلك لدعم مسيرة التنمية فى المجتمع حيث تساهم بشكل فعال فى المحافظات



الثلاث "السويس - الإسماعيلية - بورسعيد" بدعم الأنشطة الملاحية والهيئات والموانى ولعل دعم الهيئة فى التعاون مع هيئة ميناء بورسعيد فى تنفيذ 40% من أعمال التكريك لميناء شرق بورسعيد المحورى لهو دليل قوى على المساندة والمساهمة الفعالة للقناة - أيضاً المساهمة فى إقامة الأندية والمجمعات الطبية المجهزة لخدمة المجتمع وبأسعار رمزية .. كذلك دورها فى تطوير مدن بورفؤاد وبور توفيق والإسماعيلية .. بالمحافظة على جمالها ورونقها لتصبح مدناً سياحية وواجهة مشرفة لمنطقة القناة.

.. كذلك تعد الهيئة من أولى الهيئات فى مصر التى تشارك فى برنامج البيئة، حيث تساهم بشكل فعال فى زراعة وتشجير مساحات كبيرة خضراء فى كل مدن القناة .. كما توالى إهتماماً خاصاً ببرامج البيئة والمحافظة على البيئة البحرية بما يتوافق مع المتطلبات الدولية فى هذا الشأن.

.. وعن المخاطر الخارجية التى تهدد كيان الهيئة على المستوى الدولى.. يقول الفريق فاضل أن القناة تملك قدرة عالية على تقديم تنويعات إبتكارية فى عالم الممرات البحرية الدولية بمعايير موازين الإقتصادات العالمية فى جوانبها التى تقوم على نظم المبادلات التجارية المحمولة بحراً، فإن القناة تحتل موقعاً مؤثراً على الخريطة الملاحية العالمية..

وأن المشروعات الصغرى التى بدأت بعض الدول لتخطيطها وتنفيذها كمشروع قناة الإشدود (قناة البحرين الأحمروالميت) هى تحت الدراسة أولاً بأول لتفادى أخطارها مبكراً .. وأن هذه التحديات والمنافسات جعلت إدرارات قناة السويس المختلفة فى حالة يقظة وترقب ومتابعة موضع التنفيذ .. وإن كان مشروع قناة البحرين ما هو إلا قناة صغيرة غير منافسة لقناة السويس والتى تؤثر عليه .. ومع ذلك يجب وضعها ضمن أجندة الهيئة والإستعداد لأى تطوير لفكرة هذه القناة الإسرائيلية الأردنية.

.. لذا أطمئن أبناء وطنى أن هيئة قناة السويس لديها الكثير من البدائل لمواجهة أيه مشاريع إسرائيلية أو غيرها يمكن أن تلحق الضرر بالقناة والإقتصاد المصرى والأمن القومى.

.. هذا وقد إختتمت الإحتفالية بتفقد الفريق فاضل وضيوفه لبعض مشروعات الهيئة فى مدينة السويس وإفتتاح بعض المشروعات، وتكريم العديد من العاملين والمرشدين وتحفيزهم على تجديد العطاء لتظل قناة السويس كياناً بالغ الأهمية لاسيما بالنسبة لدورها المحورى ووظيفتها الإستراتيجية لمرور وعبور السفن ما بين شمال وجنوب الكرة الأرضية .. بل لتساهم بشكل فعال على هذا الشريان الدولى وإيجاد البدائل ليساهم بشكل فعال فى خدمة الإقتصاد الوطنى..

***

شركة أميرال للإستثمار مصر
AMIRAL INVESMENT Co. EGYPT

تشارك

فى ظل توافر مناخ الإستقرار السياسى والإقتصادى بمصر وتمشياً مع سياسة الدولة فى تشجيع الإستثمار ودفع عجلة التنمية وزيادة الصادرات وإيجاد فرص عمل جديدة للشباب فقد أصبحت المشروعات العملاقة إحدى الملامح الرئيسية للدول المتقدمة فهى المؤشر الحقيقى لمكانة وثقل الدولة بين مصاف دول العالم.

• إعداد الدراسات الفنية للتغذية الكهربائية للمشروع

وكان لإقامة العديد من هذه المشروعات التى تخدم الإقتصاد المصرى والعالمى أن أصبحت مصر تحمل مستقبلاً واعداً فى تقديم الخدمات اللوجستية وهذا ما حققه ميناء السخنة هذا الصرح الحضارى الذى يطبق أحدث التكنولوجيا المتقدمة فى مجاله فأصبح ميناء السخنة أحد دعائم الإقتصاد الدولى فى ظل ثورة الإتصالات الإلكترونية ومحط أنظار الشركات العالمية وموضع جذب للإستثمارات الأجنبية. كل ذلك جعله بحق ميناء القرن.

الربان أسامة الشريف فى حوار مع د. حسن يونس وزير الكهرباء والطاقة

خاصة بمنطقة ميناء السخنة حيث التكنولوجيا العالمية بالميناء وتوافر مصادر الكهرباء بصفة دائمة ومستمرة حيث تمثل الطاقة حوالى 40% من تكاليف تشغيل المصنع.

• توقيع عقد إتفاق تغذية الشركة المصرية للماغنسيوم بالطاقة الكهربائية بقدرات تبلغ 248 ميجاوات

وأضاف الربان أسامة الشريف أن مشروع إنتاج الماغنسيوم من المشروعات العملاقة والمقرر إقامته بمنطقة ميناء السخنة سوف تبدأ الإنشاءات به فى بداية 2006 ويبدأ الإنتاج التجارى للماغنسيوم فى الربع الثالث من عام 2007.

* تكلفة المشروع 750 مليون دولار على مرحلتين:
- المرحلة الأولى 500 مليون دولار.

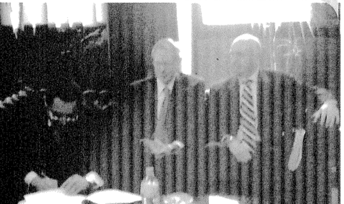

الربان أسامة الشريف والمهندس سمير عز العرب أثناء توقيع العقد

• 129 مليون دولار سنوياً أرباحاً متوقعة والإقتصاد القومى المستفيد رقم (1)

وقد إستطاعت شركة أميرال للإستثمار مصر بسعيها لجذب رؤوس أموال أجنبية وإقامة المشروعات الإستراتيجية العملاقة وإستكمالاً لمسيرة النجاح والتميز للشركة برئاسة الربان أسامة الشريف أن تؤسس شركة إستثمارية تعمل فى مجال إنتاج الماغنسيوم كأول شركة فى مصر والمنطقة العربية وذلك مشاركة مع شركة الماغنسيوم العالمية الأسترالية MIL تحت إسم الشركة المصرية للماغنسيوم.

• منطقة السخنة منطقة جاذبة للإستثمارات العالمية مما يحقق لمصر الرخاء والتقدم

وصرح الربان أسامة الشريف بأن شركة أميرال للإستثمار بذلت جهداً كبيراً ومتواصل لهذه المشاركة حيث أن شركة الماغنسيوم العالمية الأسترالية قامت بإجراء دراسات متعددة لإختيار أفضل المواقع لإقامة مصنع سبائك الماغنسيوم بالمنطقة العربية وإنتهت هذه الدراسات إلى أن جمهورية مصر العربية هى أفضل المناطق لإقامة هذا المشروع


الربان أسامة الشريف أثناء توقيع العقد وبجواره ممثلان من شركة الماغنسيوم العالمية الإسترالية MIL



شركة الماغنسيوم العالمية الاسترالية
MAGNESIUM INTERNATIONAL LIMITED (MIL)

فى تأسيس وإقامة أول شركة ومصنع لإنتاج سبائك الماغنسيوم فى مصر والمنطقة العربية بميناء السخنة تحت إسم (الشركة المصرية للماغنسيوم).EGYPTIAN MAGNESIUM CO


لحظة تأمل دكتور حسن يونس وزير الكهرباء والطاقة والربان أسامة الشريف

- المرحلة الثانية 250 مليون دولار

* الطاقة الإنتاجية للمشروع 46000 طن سنوياً من سبائك الماغنسيوم عالية الجودة ويصل الإنتاج فى المرحلة الثانية إلى 96000 طن سنوياً وهو ما يمثل 17% من حجم الإنتاج العالمى.

* يوفر المشروع 1000 فرصة عمل سنوياً فى المرحلة الأولى تزيد مع زيادة الإنتاج بالإضافة إلى توفير ثلاثة آلاف فرصة عمل غير مباشرة.

• ألف فرصة عمل سنوياً يوفرها المشروع للشباب بالإضافة إلى ثلاثة آلاف فرصة عمل غير مباشرة

* يحقق المشروع الإكتفاء الذاتى لمصر من إحتياجاتها من الماغنسيوم كما يوفر العملة الصعبة ويتم تصدير باقى المنتج للخارج بنسبة 100%.

* يحقق المشروع عائداً للإقتصاد القومى يبلغ 129 مليون دولار سنوياً.

ولما تمثله الكهرباء من أهمية لهذا المشروع فقد تم توقيع عقد بين الشركة المصرية لنقل الكهرباء برئاسة المهندس سمير عز العرب والشركة المصرية للماغنسيوم برئاسة الربان أسامة الشريف وذلك بحضور السيد الدكتور حسن يونس وزير الكهرباء والطاقة، والذى صرح بأن توفير التغذية الكهربائية للمشروع بأحمال تبلغ 128 ألف كيلو وات تتوافر بالكامل فى وقت متزامن وبدء العمل فى المشروع وتنتهى بداية عام 2008 وترتفع فى المرحلة الثانية لتصل إلى 248 ألف كيلو وات مع التوسع فى المشروع فى العام التالى. كما

• 750 مليون دولار تكلفة المشروع والطاقة الإنتاجية تعادل 17% من حجم الإنتاج العالمى


المهندس سمير عز العرب رئيس الشركة المصرية لنقل الكهرباء والربان أسامة الشريف

أضاف سيادته أنه تم إعداد الدراسات الفنية للتغذية الكهربائية للمشروع وإختيار أفضل البدائل الفنية والإقتصادية تمشياً مع حرص قطاع الكهرباء على توفير متطلبات المشروعات التنموية والإستثمارية من الكهرباء فى أى وقت وفى كل مكان

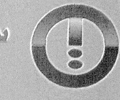
هذا ومن المعروف عالمياً أن شركة الماغنسيوم العالمية الإسترالية MIL تعد هى الشركة الوحيدة القادرة على إنتاج الماغنسيوم عالى الجودة ومشاركتها مع شركة أميرال للإستثمار وإختيارها لمنطقة ميناء السخنة لإقامة المشروع حيث تتوافر جميع التيسيرات الخاصة بالإستثمار إلى جانب توفيرالطاقة الكهربائية بصفة دائمة ومستقرة وموقع المشروع المتميز الذى يساهم فى تيسير عمليات التصدير يأتى تأكيداً وتتويجاً للجهود العملاقة الصادقة التى يقودها الربان أسامة الشريف لجعل منطقة السخنة منطقة جاذبة للإستثمار العالمى بما يحقق لمصر الرخاء والتقدم ومن الجدير بالذكر أن شركة أميرال للإستثمارأقامت من قبل عدداً من المشروعات العملاقة والتى يأتى على رأسها شركة تنمية ميناء السخنة والذى يعد نموذجاً يحتذى به كأول ميناء بحرى يديره القطاع الخاص فى مصر بالتعاون مع الأجهزة الحكومية، وشركة رويال ويم بوسمان لخدمات التخزين والتوزيع وذلك شراكة مع إحدى أفضل شركات اللوجيستات الأوروبية ويم بوسمان ومقرها هولندا وتعد الشركة الأولى فى مصر لتقديم أفضل الخدمات الوجيستية وكذا شركة أميرال للوقود الحيوى وهى نتاج شراكة ناجحة بين مجموعة أميرال وبين شركة PTI النمساوية لهندسة النباتات والإنشاءات وهى أول شركة لإنتاج الوقود الحيوى (البيوديزل) بمصر بغرض التصدير ومشروع تكرير السكر بميناء السخنة وأخيراً الشركة المصرية للماغنسيوم.

• المشروع يحقق الإكتفاء الذاتى لمصر من إحتياجاتها من الماغنسيوم

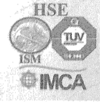


قاطرة تم بناءها بالشركة وهى أثناء تدشينها جانبيا بأبو قير

محطة مياه السويس العملاقة قامت الشركة ببنائها وتقوم بإدارتها وصيانتها



سكوب على .. شركة قطاع عام



الآن يوجد فى مصرنا الحبيبة شركات قطاع عام ناجحة هادفة تحقق طموح المصريين .. فهناك وفى قلوبنا إحدى أعظم الهيئات والتى لها كيان ومدلول عند كل المصريين وهى التى تمثل رمز من رموز الحرية والشخصية المصرية .. فهى هيئة قناة السويس.

ومنذ أعلنها الرئيس الراحل جمال عبد الناصر (تؤمم هيئة قناة السويس وتصبح شركة مصرية 100%) وبعدها الراحل محمد أنور السادات (نعلن إعادة الملاحة بالشريان الحيوى للعالم فى سنة 1975 بعد حرب الكرامة فى أكتوبر سنة 1973).

ومنذ هذا العصر والتواريخ الشاهدة على عظمة هذه الهيئة جاء الزعيم الرئيس محمد حسنى مبارك بكل طموحات المصريين وأثبت برجاله الذين قادوا إدارة هذه الهيئة أنها حلم كل المصريين ورمز الحرية والكرامة والغيرة.

وهنا نلقى الضوء الكبير على إحدى شركات هيئة قناة السويس ألا وهى ..

(شركة التمساح لبناء السفن)

أحد القلاع المصرية فى شركات القطاع العام والتى تثبت يوم بعد يوم عظمة وقدره العامل المصرى على العطاء.

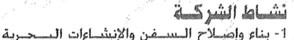
وهنا نبذة عن هذه الشركة رمز للقطاع العام

- أنشئت فى عام 1961 وعدد العاملين بها لا يزيد عن 1500 عامل وفنى .

- تمتلك الشركة عدد (2) ترسانة بالإسماعيلية وأبو قير بالإسكندرية وتتميز ترسانة الإسماعيلية بالقزق الميكانيكى حمولة وزن حتى 1500 طن وتقوم بإجراء العمرات والإصلاحات وصيانة معدات وآلات السفن للوحدات العائمة بجميع أنواعها.

وبتصميم المصريين والعمال ورئيس الشركة مهندس/ محمد عزت الداودى درغام وبإرشاد السيد الفريق/ أحمد على فاضل رئيس الهيئة حصلت الشركة على العديد من الشهادات لمواكبة التحديث والتطوير فحصلت على شهادات IMCA - ISO 9001-2000 - HSE - ISM

نشاط الشركة

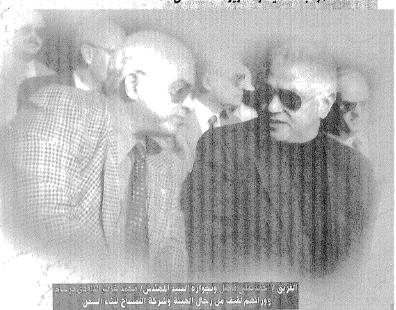


1- بناء وإصلاح السفن والإنشاءات البحرية والحديدية:

* الوحدات البحرية (القاطرات البحرية واللنشات السريعة ولنشات الخدمة والركاب والصنادل)
* الإنشاءات البحرية والإرشادات الملاحية (المنصات البحرية للبترول وشمندورات التغذية الإضاءة والإرشاد والفنارات.
* الأعمال الحديدية (تصميم وتصنيع وتركيب وصيانة الخزانات للوقود والمياه وخطوط المواسير البرية والبحرية وصوامع الغلال.
* إصلاح وصيانة السفن (رفع الوحدات العائمة حتى وزن 1500 طن لإجراء العمرات والإصلاحات والصيانة).

2- العمليات البحرية والبرية:

* تصميم وإنشاء وتركيب وصيانة وتشغيل وإصلاح (المنصات البحرية البترولية والمراسى العائمة بأنواعها وتنمية حقول البترول والأرصفة



الفريق / أحمد على فاضل وبجواره السيد المهندس/ محمد عزت الداودى درغام وورائهم لفيف من رجال الهيئة وشركة التمساح لبناء السفن



الورشة (تيم بارج) تعمل على إحدى منصات البترول بالبحر الأحمر

الكراكة العملاقة والتي ستقوم إبتداء من 2005/7/1 عملها تحت إسم شركة إدكو للتكريك (التمساح لبناء السفن ودتش دريد جينج)

البحرية وشمندورات الإضاءة والإرشاد والفنارات ومحطات معالجة المياه والتحلية والصرف الصحى وصهاريج الوقود والمياه وخطوط المواسير والصوامع المعدنية للغلال وإنشاء الخطوط البحرية حتى قطر 52 بوصة وتطقيم الوحدات البحرية والأعمال التحت مائية).

أحدث المشروعات الجارية:

1- توقيع عقد صيانة أعمال حفر وتكريك المرسى والمجرى البحرى الخاص بشركة ELNG (الشركة المصرية لتشغيل مشروعات إسالة الغاز الطبيعى) بإدكو.

2- بناء وتوريد الونش العائم (الهلالى) قدرة 25 طن لصالح هيئة قناة السويس.

3- بناء وتوريد عدد ثلاثة لنشات رباط ولنش إرشاد لصالح شركة K.DAMEN الهولندية.

4- جارى بناء وتوريد عدد (2) قاطرة 5000 حصان قدرة 50 طن وبناء وتوريد لنش إرشاد لصالح هيئة ميناء دمياط.

5- جارى أعمال صيانة العائمات الإرشادية بخليج السويس لصالح الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية.

6- جارى أعمال إصلاح الخطوط البحرية لشركة السويس للزيت بخليج السويس.

7- جارى التعاقد على توريد وبناء وحدة بحرية متعددة الأغراض وقاطرة بحرية قدرة 1600 حصان لصالح هيئة قناة السويس.

8- جارى الآن بالقزق الميكانيكى بترسانة الإسماعيلية رفع وإصلاح سفن تابعة للشركات الآتية:

ماريدايف / الشركة العربية لأنابيب البترول "سوميد" / هيئة قناة السويس

* تمتلك الشركة أسطول من الوحدات البحرية (ورش عائمة / قاطرات / لنشات خدمة ورباط / سفن خدمة / كراكة) كما تقوم الشركة بصيانة وتطقيم الوحدات البحرية.

* تقوم الوحدات البحرية المؤجرة حالياً فى صيانة الحقول البحرية لشركات (GUPCO - PETRO-BEL - PMS - AMAPETCO - SUCO) وطبقاً لتوجيهات السيد الفريق وتحت إدارة رئيس الشركة مهندس محمد عزت درغام

شمندورات SBM العملاقة لتصدير البترول
"تقوم الشركة ببنائها وصيانتها"

توجهت الشركة لفتح أسواق جديدة لها ومن أهمها: إنشاء شركة مشتركة بموافقة إدارة هيئة قناة السويس ما بين شركة التمساح لبناء السفن وشركة دتش دريدجينج الهولندية وهى إحدى الشركات العالمية فى مجال أعمال التكريك.

وتم إنشاء شركة مشتركة تحت رعاية الهيئة العامة للإستثمار بنظام المناطق الحرة وبالمثابرة والدراسة والإمكانيات تم إعلان الشركة الوليدة بإسم "شركة إدكو للتكريك والخدمات"

وأول مناقصة عالمية تقوم بتنفيذها هذه الشركة إبتداء من 1/7/2005 وهى صيانة المرسى البحري والمجرى الملاحى الخاص بالشركة المصرية لإسالة الغاز بمنطقة إدكو البحيرة بالبحر المتوسط. وهذا العقد لمدة ثلاثة سنوات يمتد إلى ثمانية سنوات بحجم أعمال للثلاثة سنوات الأولى حوالى 130 مليون جنيه مصرى.

ومازالت سفينة العطاء والعمل تسير فى طريقها لتحقيق آمال العمالة المصرية ووضعها فى مكانها التى تستحقه بين الخبرات العالمية. وكل هذه الطموحات تتم بتوجيه السيد الفريق/ أحمد على فاضل رئيس هيئة قناة السويس ويقوم بالعمل على تحقيقها المهندس/ محمد عزت درغام بأيدى أبنائه من العاملين بالشركة ومساعدة مجلس إدارتها وإداراتها العليا فى جميع القطاعات.

ولهذا فإن هذه الشركة تستحق وقفة إحترام للعمال المصريين وطموحاتهم فهى بحق رمز لعمال مصر وشركات القطاع العام.

المقر الرئيسى: 1 شارع الورشة خارج المنطقة الجمركية الإسماعيلية ت: 3919599 2064+ / ف: 3919353 2064+
فرع الإسكندرية: 112 شارع عبد السلام عارف - مظلوم - جليم ت: 5835948 203+ / ف: 5828292 203+
فرع القاهرة : 17 أ مساكن شيراتون إسكان مصر للتعمير - مصر الجديدة ت: 2665990 202+ / ف : 2665988 02 2+
أبو قير: ساحل البحر الميت ت: 5624032 03 2+ / ف: 5624058 03 2+

البريد الإلكترونى: info@timsahshipbuildingoffshore.com /timsah_shipbuilding@hotmail.com
الموقع: www.timsahshipbuildingoffshore.com

إنطلاق مؤتمر فض نزاعات الشحن البحرى 2005

انطلقت صباح 2005/6/14 فعاليات مؤتمر فض نزاعات الشحن البحرى 2005 من تنظيم مركز دبى للتحكيم الدولى وبالتعاون مع مركز ألمانيا للتحكيم البحرى ومدينة دبى الملاحية. .وتستضيفه غرفة تجارة وصناعة دبى بقاعة المؤتمرات الكبرى ويستمر لمدة يومين، وحضر المؤتمر قنصل عام جمهورية ألمانيا الإتحادية السيد فالتر لوتشس والدكتور حسام التلهونى مدير مركز دبى للتحكيم الدولى إلى جانب عدد كبير من رجال القانون والمهتمين بنزاعات الشحن البحرى.

وألقى عبد الرحمن غانم المطيوعى مدير عام غرفة تجارة وصناعة دبى الكلمة الإفتتاحية قال فيها: «لعبت صناعة النقل والشحن البحرى دوراً حيوياً فى المنطقة طوال العقود الماضية وقد يحدث فى ظل التطور السريع والنشاط الإقتصادى المتنامى بعض المنازعات التجارية».

وقال «فى إطار الجهود المبذولة لتوفير طرق ملائمة لتهدئة هذه الإختلافات يتم إستخدام التحكيم والوساطة كبديل لحل نزاعات الشحن البحرى، وهذه الآلية تطبق بشكل واسع حول العالم لعدة سنوات وتواصل النمو»، وأضاف.. «سيتم مناقشة هذا الموضوع الهام خلال هذا المؤتمر وتحليله فى تفاصيل دقيقة بواسطة أكثر المتحدثين إلماماً فى ميادين الشحن البحرى الإقليمية والدولية» وقال المطيوعى «مع تأسيس مركز دبى للتحكيم الدولى يتوفر لمجتمعات الأعمال المحلية والعالمية مركز تحكيم بموقع إستراتيچى يشرف عليه مجلس أمناء يتمتع بخبرات عالية، كما يعمل المركز على ترويج أهداف غرفة تجارة وصناعة دبى فى بناء ثقة بين مجتمعات الأعمال وتعزيز الإستثمار وتشجيع نمو الأعمال».

كما ألقى البروفيسور مارتن هنتر رئيس مجلس أمناء مركز دبى للتحكيم الدولى كلمة أشار فيها إلى إهتمام المركز بتطوير آلية التحكيم فى منازعات الشحن البحرى وكذلك إختيار المحكمين لهذه القضايا، وأوضح رغبة المركز بتنمية المعايير فى التحكيم إلى المستويات الدولية تماشياً مع إهتمام دبى بتطوير ذاتها فى كل المجالات.

ويسلط هذا المؤتمر الضوء على الصعوبات التى تواجه المهتمين فى مجال الشحن البحرى، وسيستعرض من خلال المحاضرات وورش العمل الحلول والطرق البديلة لفض المنازعات التى تنشأ عنها وخصوصاً فى منطقة الشرق الأوسط، ويركز المؤتمر بشكل خاص على ثلاث محاور رئيسية وهى تخفيض نفقات حل النزاعات، وإستمرار علاقات الأطراف، والتنفيذ السريع للأحكام.

ويتميز المؤتمر بإستقطابه لخبرات عالمية من متحدثين بارزين على مستوى عال من الكفاءة والخبرة العلمية والعملية، إضافة إلى مشاركة نخبة من الخبراء من دول مختلفة من العالم مما يجعل المؤتمر ملتقى لتبادل الخبرات بين الشرق والغرب وفرصة للإطلاع على آخر المستجدات وفتح جسور جديدة للتواصل والتعاون.

يتم تنظيم هذا المؤتمر ومتابعة الترتيبات اللازمة له من خلال فريق عمل متخصص يضمن نجاح الملتقى وتقديمه بالشكل اللائق، وإيصاله إلى أكبر عدد ممكن من المهتمين من خلال قاعدة بيانات واسعة، إضافة إلى تغطية إعلامية متميزة فى المنطقة والعالم.

ويهتم مركز دبى للتحكيم الدولى بقضايا النقل والشحن البحرى وعقودها حيث عقد فى الخامس عشر من فبراير 2005 حلقة نقاش مستديرة حملت عنوان «نزاعات عقود الملاحة البحرية وطرق فضها فى دولة الإمارات العربية المتحدة»، والذى إستهدف معاينة مدى قدرة آلية التحكيم والوساطة فى المساعدة فى البت فى النزاعات الناشئة عن عقود الملاحة البحرية المحلية والدولية، بكفاءة عالية وسرعة وقلة تكلفة.

وتتوزع الجلسات على يومين حيث تناقش أوراق وبحوث حول: الفرق بين اللجوء للتحكيم والوساطة فى صناعة النقل البحرى، تطبيقات التحكيم فى دبى، الدور الذى يمكن أن تقوم به دبى كمكان ملائم لتسجيل السفن وفض النزاعات، شرط التحكيم فى قضاء محكمة التمييز فى دبى، النزاعات التى تظهر فى نقل البضائع طبقاً لسندات الشحن الصادرة تنفيذاً لعقود مشارطات الإيجار، كيفية تجاوز العقبات التى تواجه تفعيل التحكيم البحرى فى الشرق الأوسط، معايير المحكمين والوسطاء وفقاً للمسائل المتصلة بالنقل البحرى، وأخيراً قضايا عملية من إعداد وتقديم مركز ألمانيا للتحكيم البحرى حول «المنازعات المتعلقة بالأضرار التى تصيب حمولة السفينة أثناء الشحن البحرى».

محطات وأخبار

ربط البلدان العربية

أصدرت الأمانة العامة لمجلس وزراء النقل تقريراً أكدت فيه ضرورة إستكمال المشروعات الخاصة بربط البلدان العربية بشبكة من الطرق البرية والبحرية والجوية لدعم التبادل التجارى، وأشار التقرير إلى أن هناك العديد من نقاط الوصلات يجب ربطها، ومد طرق السكك الحديدية والطرق البرية، بجانب تطوير التنسيق والتعاون بالنسبة للطرق الجوية.

مشروعات إستثمارية بالإسماعيلية


اللواء/ صبرى العدوى

وافق مجلس إدارة المنطقة الحرة العامة بالإسماعيلية برئاسة المحافظة اللواء صبرى العدوى على إقامة مشروعات إستثمارية جديدة تصل إستثماراتها إلى 13.2 مليون دولار أمريكى، وتبلغ جملة رؤوس أموالها إلى 12 مليون دولار، وتوفر 5700 فرصة عمل مصرية و 21 فرصة أجنبية.

تصدير الغاز المسال المصرى

تبدأ مصر فى تصدير إنتاج الوحدة الأولى بمصنع إدكو للغاز المسال إلى فرنسا خلال شهر يوليو الجارى بعد الإنتهاء من تجارب التشغيل، وذلك بعد تصدير أول شحنة تجريبية من هذه الوحدة إلى الولايات المتحدة قبل الموعد المخطط بأربعة أشهر، ومن المخطط البدء فى التشغيل التجريبى فى سبتمبر القادم وتصدير أول شحنة فى أكتوبر 2005.




المهندس/ سامح فهمى

وقد صرح المهندس سامح فهمى وزير البترول بأنه بعد إفتتاح الرئيس حسنى مبارك أول مصنع مصرى لإنتاج وتصدير الغاز المسال بدمياط – تم لأول مرة تنفيذ مشروعات التصدير حيث يتم التصدير من دمياط إلى أسبانيا وإيطاليا، ومن إدكو إلى فرنسا وأمريكا وإيطاليا، وذلك بإستثمارات أجنبية مباشرة غير مستردة تصل إلى حوالى 3,2 مليار دولار.

إتحاد جمركى أفريقى

عقدت دول الكوميسا – التى تعتبر أكبر تكتل تجارى فى أفريقيا – إجتماعاتها فى العاصمة الرواندية كيجالى حيث إتفقت الدول الأعضاء على إقامة إتحاد جمركى فيما بينها بحلول ديسمبر عام 2008 كما وافقت على السماح بضم ليبيا إلى عضويتها ليرتفع عدد أعضاء التجمع إلى 20 دولة.

المنتدى الإقتصادى العالمى


د. أحمد نظيف

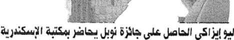
أعلن كلاوس شواب رئيس المنتدى الإقتصادى العالمى أنه سيتم العام القادم عقد المنتدى فى شرم الشيخ، وذلك بناء على الدعوة التى وجهها الدكتور أحمد نظيف رئيس الوزراء ولاقت ترحيباً واسعاً من جميع المشاركين فى المنتدى فى دورته الثالثة.

وأكد الدكتور نظيف على أن الدول العربية على طريق الإصلاح بالفعل، بجانب دراستها للمشكلات التى تعوق عمليات الإصلاح سواء فى الجوانب السياسية، أو فيما يرتبط بما يتم فى المنطقة من صراعات وطرق معالجتها.

أكبر نفق زجاجى أسفل المياه

صرح مصطفى عفيفى محافظ جنوب سيناء بأنه جارى تنفيذ مشروع أكبر نفق زجاجى أسفل مياه محمية رأس محمد وذلك بغرض تمكين السياح الغير قادرين على ممارسة الغطس من التمتع بمشاهدة الشعاب المرجانية والأسماك وكل مكونات الطبيعة البحرية التى لا مثيل لها فى العالم، وسيتم طرح هذا المشروع فى مناقصة عالمية للبدء فى التنفيذ، خاصة بعدما حققت محمية رأس محمد المركز الأول كأفضل محمية طبيعية ومركز للغوص فى العالم.





أخبار الهرم الرابع



ليو إيزاكى الحاصل على جائزة نوبل يحاضر بمكتبة الإسكندرية

نظم مركز القبة السماوية العلمى بمكتبة الإسكندرية محاضرة عن "تحديث العلوم والتكنولوچيا"، يلقيها الدكتور ليو إيزاكى الحاصل على جائزة نوبل فى الفيزياء عام 1973.

ولد ليو إيزاكى عام 1925 فى بلدة أوساكا باليابان، وحصل على درجة الدكتوراه فى الفيزياء من جامعة طوكيو عام 1959، وفى نفس العام قام إيزاكى مع زملائه بتصميم نموذج لموصل كهربائى يتبع نظام جديد للمواصلات الكهربائية، وهو يعد إكتشاف متميز فى عالم الفيزياء.

حاز ليو على جائزة نوبل فى الفيزياء تقديراً لدوره فى إكتشاف مسار الإلكترون داخل الأجسام الصلبة، كما حصل على العديد من الجوائز منهم جائزة نيشينا التذكارية عام 1959، وجائزة أساهى الصحفية عام 1960، وحصل على جائزة مؤسسة تويو رايون لنشر العلوم والتكنولوچيا عام 1960، ويشغل الدكتور إيزاكى حالياً منصب مدير شركة IPM المحدودة باليابان.



"مبادئ الإدارة والقيادة "فى ندوة عن طريق البث المباشر بمكتبة الإسكندرية

فى إطار إهتمام مكتبة الإسكندرية بنقل ونشر الثقافة فى كل المجالات تحقيقاً لهدفها بأن تكون مؤسسة مبتكرة فى التفاعل الثقافى والفنى، نظمت المكتبة محاضرة بعنوان "**مبادئ الإدارة والقيادة**" وذلك عن طريق البث المباشر من الولايات المتحدة. سيقوم بإلقاء المحاضرة ثلاثة من رواد مجال الإدارة وهم ستيفن كوفى مؤلف كتاب "**العادات السبع للناس الأكثر فاعلية** " والسيد رودى چيليانى العمدة السابق لولاية نيويورك الأمريكية ومؤلف كتاب "**القيادة**"، والسيد چاك ولش رئيس مجلس إدارة إحدى الشركات الصناعية الكبرى بالولايات المتحدة الأمريكية ومؤلف كتاب "**الفوز**" .

منحوتات عملاقة فى مكتبة الإسكندرية
ذكريات المكتبة القديمة فى معرض بالمكتبة

نظم مركز الفنون بمكتبة الإسكندرية ورشة عمل تحتية بدأت مع منتصف شهر يونيو 2005 وإستمرت حتى نهاية الشهر، وشارك فيها مجموعة من الفنانين التشكيليين المتميزين بهدف عمل مجموعة من التشكيلات المجسمة التى تمثل علامات لشخصيات بارزة إرتبطت بمكتبة الإسكندرية القديمة مثل كليوباترا السابعة ، ومارك أنطونيو، وبطليموس الأول ، وإقليدس، وسرابيس، وبردية أوكسيبرنخوس التى تحتوى على أسماء مديرى المكتبة القديمة .

من بين المشاركين فى الورش الفنان عصمت داوستاشى، وحسين عبد الباسط، وهانى فيصل، وساركيس طوسونيان، وعصام عزت، وعصام عصمت ، وحسن كامل، وعمر طوسون.

جدير بالذكر أن الفنان الدكتور مصطفى الرزاز أشرف على هذا المشروع الضخم وأعد المادة العلمية له الدكتور أحمد عثمان ، كما قام الفنان أحمد عبد الغنى بالتنسيق العام للمشروع.

تحية شكر ووسام حق

دائماً ما تقوم الصحافة بعرض المشكلات وأسبابها والمسئولين عنها وكيفية حلها وآراء المختصين، لذا وددنا جعل باب للسادة المسئولين الذين لهم دور متميز فى دفع العمل بالموانى المصرية وأن نقدم الشكر لكل من يدفع الأنشطة للإنجاز وبسرعة وبإلتزام الحق والصواب وأن يكون إسم هذا الباب (تحية شكر ووسام حق) وأن يكون موجهاً هذه المرة لسيادة اللواء/ محمد يوسف رئيس مجلس إدارة هيئة ميناء الإسكندرية شخصية عظيمة من قبل أن تعرف شيئاً عنها مجرد ملاقاة سيادته بشاشة الوجه والهدوء والإستماع بإنصات للمعروض على سيادته والرد المقنع، نعم الشخصية لعظم المكان (ميناء الإسكندرية العريق) ، شاهدته مرات عدة سواء محاضراً أو تشريف لقاء أحد المسئولين لم أجده مرة واحدة مطلقاً متجهماً أو يرد بحدة، فقط إبتسامته الطيبة وهدوء الحكماء ورد النبلاء، لقد تواضع فى أكثر من لقاء فى الحديث عن التطوير الجارى فى عهده بميناء الإسكندرية العريق ولم يفت الرجل العظيم أن يذكر كل من قبله من قيادات بكل خير وثناء.

تحية لهذه الشخصية الوطنية المدركة للتطور الهام فى النقل البحرى ومنظومة عمله والتى من بينها وكلاء الشحن الدولى Freight Forwarders ، هذه المهنة التى فكرها قديماً بالخارج خاصة بأوروبا وأمريكا، لذا تطور مفهوم النقل متعدد الوسائط واللوچيستيات بفضل الوكلاء مما كان لنا هنا أن نأصل مفهوم دور وكيل الشحن إلا بوجود شعبة لخدمات النقل الدولى التى مجلس إدراتها مشكوراً تقدم لسيادة اللواء/ محمد يوسف بإضافة مهنة النقل الدولى فأستجاب سيادته.

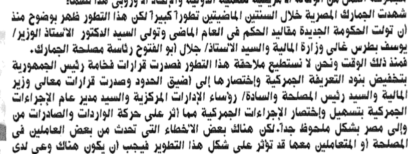
فتحية لسيادته على هذا الإعتراف بوكيل الشحن الذى سيخدم بلا شك فكر التطور الحالى فى التجارة العالمية والذى حركته المستوردين والمصدرين الوطنيين.

إبراهيم شلبى

ورقة العمل المقدمة من شعبة خدمات النقل الدولى

فى مؤتمر الحوار بين المجتمع التجارى ومصلحة الجمارك والجهات الأمنية بحضور مجموعة العمل من الوكالة الأمريكية للتنمية الدولية والإتحاد الأوروبى

فيما يلى ورقة العمل التى قدمها الأستاذ عبد العال على عضو مجلس إدراة ورئيس لجنة الجمارك والضرائب لشعبة خدمات النقل الدولى نيابة عن الشعبة فى مؤتمر الحوار بين المجتمع التجارى ومصلحة الجمارك والجهات الأمنية بحضور مجموعة العمل من الوكالة الأمريكية للتنمية الدولية والإتحاد الأوروبى هذا نصها:



الأستاذ/ عبد العال على

شهدت الجمارك المصرية خلال السنتين الماضيتين تطوراً كبيراً لكن هذا التطور ظهر بوضوح منذ أن تولت الحكومة الجديدة مقاليد الحكم فى العام الماضى وتولى السيد الدكتور الأستاذ الوزير/ يوسف بطرس غالى وزارة المالية والسيد الأستاذ/ جلال أبو الفتوح رئاسة مصلحة الجمارك.

فمنذ ذلك الوقت ونحن لا نستطيع ملاحقة هذا التطور فصدرت قرارات فخامة رئيس الجمهورية بتخفيض بنود التعريفة الجمركية وإختصارها إلى أضيق الحدود وصدرت قرارات معالى وزير المالية والسيد رئيس المصلحة والسادة/ رؤساء الإدارات المركزية والسيد مدير عام الإجراءات الجمركية بتسهيل وإختصار الإجراءات الجمركية مما أثر على حركة الواردات والصادرات من وإلى مصر بشكل ملحوظ جداً. لكن هناك بعض الأخطاء التى تحدث من بعض العاملين فى المصلحة أو المتعاملين معها قد تؤثر على شكل هذا التطوير فيجب أن يكون هناك وعى لدى العاملين بالمصلحة والمتعاملين معها بأن تطوير الجمارك وإجراءاتها سوف يعود بالنفع على الدولة وبالتالى على المستهلك النهائى.

لأنه مع ثبات أسعار العملات الأجنبية وتخفيض فئات التعريفة الجمركية وقبول قيمة الصفقة وإخطار الإجراءات الجمركية يستطيع أصحاب الشأن دفع الرسوم الجمركية والضرائب وسحب رسائلهم فى وقت قصير وبالتالى لن يتم دفع أرضيات وغرامات تأخير الحاويات بالعملات الأجنبية وبالتالى سوف تنخفض قيمة السلع والخدمات ومستلزمات إنتاج المشروعات الصناعية ولكى تكتمل منظومة تطوير وإصلاح الجمارك فلدينا بعض الملاحظات والطلبات التى نأمل من قيادات مصلحة الجمارك دراستها بدقة وعناية وهى:

1. التأكيد على

تطبيق نصوص إتفاقية الجات وقبول قيمة الصفقة وعدم اللجوء إلى إهدار قيمة الصفقة إلا فى أضيق الحدود وعندما تكون القيمة متدنية جداً.

2. العجز والزيادة

نأمل صدور قرار من السيد الأستاذ الدكتور/ مدير عام الشئون القانونية يوضح فيه نطاق تطبيق المادة 117 والحالات التى تنطبق عليها تحديداً نظراً لأن العاملين بالمصلحة يستسهلون تطبيق هذه المادة ولا يلجئون إلى تطبيق المادة118. ونأمل كذلك صدور قرار من السيد الأستاذ/ رئيس المصلحة بالتغاضى عن العجز والزيادة فى الأوزان طالما لم تتعدى 1% من وزن الرسالة نظراً لأنه لا توجد موازين دقيقة أو صالحة خصوصاً فى ميناء الإسكندرية مما يعرض أصحاب الشأن والتوكيلات الملاحية لتطبيق المادة 117عليهم فهل يعقل أن تكون الرسوم الجمركية حوالى 12 جنيه بسبب فرق الوزن والغرامات حوالى 1000جنيه ؟؟؟

3. السماح المؤقت والدروباك:

نأمل صدور قرار من السيد الأستاذ/ رئيس المصلحة للعاملين بالوحدات الفرعية (بعدم التأشير على الإفراج الجمركى فى حالة الخلاف أثناء الصرف) أن يتم العرض على المجمع (خصوصاً فى الرسائل التى يتم وزنها) لأن هذه الرسائل غالباً ما يتم صرفها بعد مواعيد العمل الرسمية وبالتالى يتم حجز السيارات بالبضائع التى عليها لليوم التالى. فيجب معاملة هذه الرسائل معاملة الرسائل التى يتم الإفراج عنها بصفة قطعية خصوصاً وأن هناك مثمن نوباتجى وخزينة مالية.

4- ميكنة الإجراءات:

نرجو تحديث أجهزة الحاسب الآلى لتواكب التطور السريع ولتمكين العاملين بالمصلحة والمتعاملين معها من إنجاز أعمالهم فى أسرع وقت ممكن.

كذلك تحديث البيانات والمعلومات على الموقع الإلكترونى الجمركى أول بأول حتى تستطيع الإستعلام عن البنود والأسعار.

5- الإدارة بالمخاطر:

مما لا شك فيه أن تطبيق هذا النظام يعتبر من أهم خطوات التطوير والإصلاح الجمركى لكن بالنسبة للرسائل التى يتم تطبيق نظام الخط الأخضر عليها فيجب أن تكون المراجعة اللاحقة للقيمة فقط أما البنود والقواعد الإستيرادية فيتم مراجعتها مراجعة فورية.

6- رد الرسوم:

نظراً لأن نظام الإفراج المسبق ونظام الإدارة بالمخاطر يتم بموجبها دفع الرسوم والضرائب قبل معاينة الرسائل فأنه فى حالة وجود عجز مورد أوعدم وصول الرسالة أن يتم رد الرسوم والضرائب المحصلة خلال ثلاثة أيام لتحقيق مصداقية هذه الأنظمة.

7- الجهات الرقابية:

كلنا نعلم أن أصحاب الشأن يرجعون التأخير فى الإفراج عن رسائلهم إلى الجمارك دون علمهم أن هناك جهات رقابية أو جهات عرض ولكى تكتمل منظومة التطوير والإصلاح الجمركى نأمل من السيد / رئيس المصلحة مخاطبة جهات العرض والجهات الرقابية بتطبيق القرار الوزارى بتوحيد جهات العرض فى مكان واحد لسرعة الإفراج عن الرسائل.

عزاء واجب

لواء بحرى/ عاصم السيد أحمد

وأسرة تحرير المجلة

وجميع العاملين بها

يشاطرون

السيد العميد بحرى

هانى حسنى عامر

مدير الإدارة العامة للتخطيط والمتابعة

بقطاع النقل البحرى

الأحزان فى وفاة المغفور لها بإذن الله والدة سيادته

للفقيدة الرحمة وللأسرة خالص العزاء



تحويل مصلحة الموانى والمنائر

صدر مؤخراً القرار الجمهورى رقم 399 لسنة 2004 بتحويل مصلحة الموانئ والمنائر إلى الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية على أن تكون لها شخصية إعتبارية مستقلة وتتبع لوزير النقل مباشرة.
حيث كانت الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية "مصلحة الموانى والمنائر سابقاً "تابعة لوزارة النقل البحرى بعد أن توالت تبعيتها للعديد من الوزارات وهى (الداخلية - الأشغال - المالية - المواصلات - الحربية - الإنتاج الحربى - النقل البحرى) وتعد المصلحة من أقدم المصالح الحكومية فى الدولة إذ يرجع تاريخ إنشائها إلى عام 1830 حيث أنشئ مجلس للإشراف على ميناء الإسكندرية الذى تم إعداده لإستقبال السفن الكبيرة كما إختصت المصلحة بالإشراف على موانى:
(الإسكندرية - السويس - بورسعيد - دمياط - رشيد) وتشرف على منائر البحرين المتوسط والأحمر .
وذلك على أن تمارس الهيئة الإختصاصات التى تكفل تحقيق الغرض الذى أنشئت من أجله وهم ثمانية عشر إختصاص نذكر منها:



لواء بحرى حسين الهرميل
رئيس الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية

1- رقابة المستويات الفنية للسفن والوحدات البحرية المصرية التى تبنى محلياً أو التى تشترى من الخارج للتحقق من توافر الإشتراطات الفنية بها طبقاً للمستويات الدولية وإصدار شهادات تسجيلها وشهر التصرفات التى ترد عليها وكذا إصدار تجديد شهادات الصلاحية وترخيص الملاحة اللازمة لتسييرها.

2- تنظيم وإدارة سلامة الملاحة البحرية ومراقبة مستوياتها وجودة الخدمات المقدمة بواسطة الهيئة.

3- تبادل المعلومات الفنية مع جميع موانى العالم وتقديم المساعدات والخدمات الملاحية لجميع السفن وتبادل الخبرات الفنية والمهنية مع المنظمات الدولية والإقليمية.

4- الإشتراك فى البحث والإنقاذ ومكافة التلوث البحرى.

5- إجراء الإختبارات وإصدار الشهادات الأهلية والجوازات البحرية وتحديد شروط مزاولة المهنة لكل من الربابنة والضباط والمهندسين وغيرهم من العاملين فى البحر وإصدار الرخص لهم.

6- تخطيط ومتابعة إنشاء وتطوير وصيانة المنائر والمساعدات الملاحية على سواحل الجمهورية وداخل المياه الإقليمية والمنطقة الإقتصادية.

منارة راس التين:
تاريخ إنشائها: 1848 وتم تعديلها 1919 وتم كهربتها 1954 وآخر تعديل 1993
الموقع: دائرة عرض 12 31 شمالا
خط طول 52 29 شرقاً
ويبلغ إرتفاعه عن مستوى سطح البحر بمقدار 180 قدم ويمكن رؤيته على بعد عشرون ميلاً بحرياً.
وصف البناء: برج مستدير من الحجر والفانوس مدهون باللون الأبيض والبرج ملون بخطوط سوداء وبيضاء ويحيط بالبرج مساكن للملاحظين.

منارة بورسعيد:
تاريخ إنشائها: 1886 وتم تعديلها 1902، 1923 وتم كهربتها 1955.
الموقع: دائرة عرض 50 15 30 شمالاً
خط طول 42 18 32 شرقاً
يبلغ إرتفاع الضوء عن مستوى سطح البحر بمقدار 185 قدم ويمكن رؤيته على بعد عشرون ميلاً بحرياً.
وصف البناء: عبارة عن برج مثمن الشكل حجرى بخطوط بيضاء وسوداء.

منارة بورسعيد الجديدة:
تاريخ إنشائها: وقد تم بناء فنارة جديدة ببورسعيد عام 1992
الموقع: دائرة عرض 16.4 31 شمالاً
خط طول 17.6 32 شرقاً
وصف البناء: هيكل حديدى إرتفاع 47 متر.

منارة الاخوين:
تاريخ إنشائها: 1883 وتم تعديلها 1906 وتم آخر تعديل 1993
الموقع: دائرة عرض 19 26 شمالاً
خط طول 51 34 شرقاً.
وصف البناء: عبارة عن برج مستدير حجرى به مساكن عند قاعدته على شكل مستطيل.

الهدف الرئيسى لإنشاء الهيئة

تهدف الهيئة إلى إدارة وتنظيم شئون الملاحة البحرية على المستوى القومى فى إطار الخطة السياسية والإقتصادية العامة للدولة ورقابة ومتابعة أداء المنشآت والأجهزة المنوط بها تحقيق السلامة البحرية وربطها بالمجال الدولى وبما لا يتعارض مع الإتفاقيات الدولية المنضمة إليها جمهورية مصر العربية.
وقد أمر معالى وزير النقل بالآتى:
– تحقيق السلامة البحرية.
– تنمية الموارد المالية للهيئة.
– تنمية الموارد البشرية لتحسين الأداء الإدارى للعاملين بالهيئة.
– تم تكوين فريق عمل ذو خبرة من موظفى الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية بالتعاون مع جميع أجهزة الدولة لعمل الهيكلة الجديدة التى تتماشى مع فكر الإدارة الحديثة.
* وقد قام السيد اللواء بحرى رئيس الهيئة بالمرور المفاجئ على كافة فروع التفتيش البحرى بجمهورية مصر العربية التابعة للهيئة وكذلك المرور على الفنارات ومحطة سرابيوم بالإسماعيلية وأصدر تعليمات بتشكيل لجنة فنية على مستوى عالى وقد تم تشكيلها لعمل فحص دورى لجميع اليخوت فى البحرين المتوسط والأحمر لتحديد صلاحيتها حتى تكون الخدمة التى تقدم على أعلى مستوى مما يساعد على جذب السائح للسياحة البحرية لدى جمهورية مصر العربية.

ومن أهم المشروعات التى تباشر الهيئة تنفيذها: منظومة البحث والإنقاذ (GOS.SAR)

قام السيد اللواء بحرى رئيس الهيئة تنفيذاً لتوجيهات معالى/ وزير النقل الدكتور عصام شرف برئاسة وفد مشكل من المختصين بالهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية المكون من الشئون البحرية والهندسية والقانونية والمالية وذلك لحضور المؤتمر الخاص بتنفيذ المنحة المقدمة من الولايات المتحدة الأمريكية وهى عبارة عن عدد 13 وحدة بحرية للبحث والإنقاذ وتوفر المنظومة الإمكانيات اللازمة

إلى الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية

لإدارة أى أزمة خاصة بالحوادث البحرية بكفاءة كما أنه جارى إتخاذ الإجراءات القانونية لتدبير جهاز إستقبال إشارات الإستغاثة البحرية فى البحرين المتوسط والأحمر تنفيذاً لتوجيهات السيد الرئيس/ محمد حسنى مبارك لتأمين المواطن المصرى وتحقيقاً لسياسة وزارة النقل التى يشرف على متابعتها معالى الوزير أ.د/ عصام شرف وزير النقل.

* أهم المشروعات التى تباشر الهيئة تنفيذها منظومة البحث والإنقاذ GOS.SAR وتم الإتفاق على وصول 13 وحدة بحرية عبارة عن:

- عدد 3 لنش MLBs
- عدد 3 لنش UTBs
- عدد 5 قارب مطاطى بقاع صلب RIBs.
- عدد 2 قاطرة TUGs

جميعها واردة من الولايات المتحدة الأمريكية وسيتم وصولهم إلى أرض الوطن فى البحر الأحمر إعتباراً من منتصف يوليو 2005.

د/ عصام شرف

ومن منطلق التطوير لما تقوم به الدولة على غرار القرية الذكية قامت الهيئة بإنشاء نظام معلومات متكامل يضم جميع الأنشطة الحيوية الخاصة بالهيئة من خلال شبكة محلية LAN تربط إدارات الهيئة المختلفة وشبكة واسعة WAN تربط فروع التفتيش البحرى (بورسعيد - دمياط - السويس - الغردقة - شرم الشيخ) بالمركز الرئيسى بالإسكندرية وكذا متابعة الوصول والمغادرة للسفن التجارية بإختلاف أنواعها لموانى جمهورية مصر العربية وعبور قناة السويس لضمان وصول كافة إيرادات الهيئة لصالح ميزانية الدولة.

ويهدف نظام المعلومات المتكامل الرئيسى

* تحسين الأداء وتدفق البيانات بين إدارات الهيئة من خلال ميكنة بيانات المستخدم النهائى ومعالجتها بالتطبيقات وإنشاء قاعدة بيانات تحسن من أداء الدورة المستندية وكفاءتها.

* ربط بيانات دقيقة للمساعدات الملاحية بالبحرين المتوسط والأحمر وخليج السويس وخليج العقبة التى يتم مراقبتها بالأقمار الصناعية، ومعالجة هذه البيانات من خلال منظومة الصيانة الوقائية لضمان حسن أداء ورفع الإعتمادية للمساعدات الملاحية لتأمين وسلامة الملاحة البحرية.

* توثيق قاعدة البيانات بما فيها المستويات المختلفة لدعم إتخاذ القرار.

1 - بيانات تفصيلية
2 - تقارير
3 - إحصائيات لإظهار معدلات الأداء والسعى إلى تحسين الأداء.

*تجميع المعلومات ودعم إتخاذ القرار لمستوى الإدارة العليا بالهيئة ومستوى مجلس الإدارة.

* إنشاء أرشيف إلكترونى لمستندات الجوازات والسفن والمساعدات الملاحية.

* نظراً لأهمية الإيرادات التى تعتبر هامة لميزانية الدولة تم وضع الضوابط الإلكترونية لمتابعة تنفيذ حصر الإيرادات.

* حصر القوانين الخاصة بالسلامة البحرية والعاملين بالبحر وتقديم مقترح لتعديل ما هو صالح لإستخدام البحر إعتباراً من عام2005.

* مراجعة شئون السلامة البحرية للأسطول التجارى المصرى وكذلك اليخوت وسفن الصيد والسفن ذات الطابع الخاص.

* التعاون مع ممثلى هيئات الإشراف الدولية لتحسين الأداء الفنى والبحرى لسفن الأسطول المصرى.

* النشر الدائم لمتطلبات منظمة IMO على جهات الإختصاص فى الدولة.

الجـــوازات:

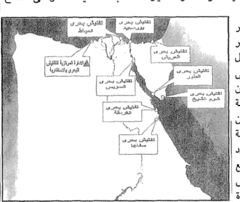
- تجديد جوازات سفر العاملين بالبحر بما يتمشى مع التطور العالمى.

الشهادات الأهلية

- تم حصر بيانات المصريين الحاصلين على شهادات أهلية وتراخيص شهادة أهلية وجارى إدخال الشهادات بصفة يومية.

- وتم إتخاذ الإجراءات المناسبة لتسهيل دورة إستلام الشهادات لأصحابها مع دقة بياناتها.

ومن هذا المنطلق فإن الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية تعكف وتسعى بكل الطرق المتاحة لرفع كفاءة الأسطول وذلك عن طريق متابعة التطورات العالمية فى هذا المجال وحضور المؤتمرات الدولية الخاصة بالسلامة البحرية وحماية البيئة والتى تعقد فى المنظمات العالمية المتخصصة فى هذا المجال مثل المنظمة البحرية الدولية (IMO) ومنظمة العمل الدولية (ILO) وقد تم حضور مؤتمر لجنة السلامة بمنظمة IMO بلندن فى الفترة من 10/ 5/ 2005 إلى 21 / 2005/5. ونشر ما هو يخص جميع الأجهزة بالدولة كلاً فيما يخصه مع تكوين فريق عمل ذو كفاءة عالية لدراسة وتفعيل المطالب العالمية لما هو فى صالح الدولة.



إن التطور الطبيعى المستمر فى أنشطة النقل البحرى العالمى وما يصدر من المنظمة البحرية الدولية من إتفاقيات دولية وبدء تطبيق بنود هذه الإتفاقيات مع بداية القرن الحالى ومع ظهور فكرة التخصصية فى كافة المجالات والأنشطة فقد صدرت عن المنظمة البحرية الدولية عدة إتفاقيات دولية تخص السفن ذات الطبيعة الخاصة مثل سفن المواد الخطرة ونقل الغاز المسال ونقل المواد الكيماوية.....إلخ. ولسرعة التطور أيضاً فإن هناك العديد من التعديلات والإتفاقيات التى تصدر لتعديل وإضافة بنود جديدة على هذه الإتفاقيات خاصة إتفاقية سلامة الأرواح فى البحار.

ومن منطلق هدف الهيئة فإنها تقوم تباعاً بنشر هذه التعديلات والإتفاقيات الجديدة على كافة الشركات الملاحية علاوة على غرفة الملاحة والشركات الملاحية للعلم بهذه التغيرات والعمل على تنفيذها فى توقيتاتها المطلوبة حفاظاً على عدم تعرض السفن المصرية للإيقاف عن العمل فى حالة عدم إستيفائها لهذه المتطلبات.

كما أن للهيئة هدف إقتصادى فى زيادة الدخل العام للدولة وإن لم يكن مباشرة يؤثر إلا أنه يؤثر تأثيراً كبيراً فى مجال السياحة البحرية وكذلك تعمل لرفع كفاءة الوحدات البحرية العاملة فى منطقة البحر الأحمر والتى تصل إلى حوالى 1200 وحدة بحرية تعمل فى مجال النزهة الخاصة ونقل السياح وعمليات الغطس.

مهن بحرية لها ... تاريخ

الجزء الأول

بقلم ربان فاروق عبد المنعم الصايغ -خبير ومستشار بحرى



التاريخ وعاء الخبرة البشرية وفيه ذكريات بعضها حلو وبعضها مر وفيه حشد هائل من بصمات الماضى وعلامات الزمن وإعادة قراءة التاريخ تساهم بشكل فعال فى التعرف على هوية المستقبل وما يحمله فى طياته من مخاطر وتحديات.

وإذا كان التاريخ هو مجموعة من الأحداث التى وقعت فإنه يكون من المهم - أيضاً - أن ننظر فى مجموعة المهن التى تم ممارستها عبر التاريخ فقراءة التاريخ فى كل مهنة دفتر لأحوالها ولكل ذكرياتها ومن خلالها يمكننا إكتشاف خبراتها والتغييرات التى شهدتها وإستدعاء الكثير من الصور والذكريات التى لا تعكس فقط حكاية المهنة ولكن أيضاً التحولات التى طالتها وأثرت فيها سلباً أو إيجاباً.

إن الإبحار فى بحار المهن البحرية رحلة شاقة ولكنها شيقة وسأصحبك - عزيزى القارئ - فى رحلة نستعرض فيها تاريخ ثلاثة من هذه المهن لنعرف كيف نشأت وكيف كانت وكيف أصبحت ولنحاول تتبع تاريخ كل مهنة وإنارة جوانبها وأحداثها ووقائعها وأشخاصها وتقديمها وربطها فى سياق تاريخى.

«خير لك أن تكون الأول فى عمل صغير من أن تكون الأخير فى عمل كبير»

تشارلز شواب

القرصنة PIRACY

القرصنة - ببساطة - هى الإستيلاء على بضائع لتاجر أو شاحن بطريقة تحرمه من تحقيق الربح من ورائها وهى قديمة قدم الإبحار فى البحار وكان البعض يعتبرها مهنة جديرة بالإحترام وكانت الظروف السياسية والإجتماعية فى البحر المتوسط القديم تؤيد ذلك وكان البعض الآخر يربط القرصنة بالتجارة والحقيقة أن السفن التجارية المحملة بالبضائع والمتباعدة عن أوطانها قد هيأت - دائماً - أعظم الغنائم للقراصنة.

التعريف الدولى للقرصنة

عرفت المادة 101 من إتفاقية چنيف 1958 القرصنة بأنها:

1- أعمال العنف غير المشروعة أو الإستيلاء أو أعمال النهب التى ترتكب لتحقيق أغراض خاصة بواسطة طاقم أو ركاب سفينة خاصة وكانت هذه الأعمال موجهة ضد سفينة أخرى فى أعالى البحار أو ضد أشخاص أو ممتلكات على ظهرها أو ضد سفينة أو أشخاص أو ممتلكات فى مكان يقع خارج ولاية أية دولة.

2- أى عمل يمثل إشتراكاً إختيارياً فى تشغيل سفينة مع العلم بوقائع ممارسة السفينة للقرصنة.

3- أى عمل يشكل تحريضاً أو تيسيراً متعمداً لإرتكاب أعمال القرصنة السابقة.

القراصنة ... ثلاثية المهام

كلمة قرصان بالإنجليزية Pirate مشتقة من الكلمة اللاتينية Pirata وتعنى شخص يسرق أو ينهب فى أعالى البحار بما يعنى قرصان بحرى Sea Rover وكلمة Buccaneer تعنى - تحديداً - قرصان كان يوجد خلال القرن 17 و 18 ويسرق فقط السفن الأسبانية والممتلكات فى الولايات المتحدة الأمريكية.

بينما كلمة Priveteer تعنى قرصان بحرى موظف دائم لدى حكومته مفوض للإستيلاء على السفن الأخرى وعادة أعداء دولته.

أما كلمة corsair فتعنى قرصان بحرى من دولة البربر التى كانت تتمركز فى موانى شمال أفريقيا وكانوا عادة من المسلمين ويغير على السفن العابرة والسواحل الأسبانية ويأسر المسيحيون Christians الذين يباعوا - بعد ذلك - كأرقاء وعبيد وهذه الكلمة مشتقة من الكلمة الفرنسية corsaire التى بدورها مشتقة من الكلمة اللاتينية cusarius.

والقراصنة ثلاثة أنواع:

1- قرصان خاص

النمط العادى لقرصان بحرى Sea Pi-rate يتزعم مجموعة من البحارة للإغارة على السفن التجارية للإستيلاء بالقوة - وبكل الصور الممكنة - على حمولاتها من البضائع وهذا يعنى أنه يعمل مستقلاً لحسابه الخاص وأشهرهم كان الإنجليزى Bar tholo Roberts الذى إستولى على أكثر من 400 سفينة.

2- قرصان حكومى

مفوض من قبل الحكومة لتأدية خدمة للدولة كنوع من القوات البحرية غير الرسمية وكان يطلق على سفنهم سفن المفوضية وكانت مهمته هى مهاجمة سفن أعداء الدولة التى تستخدمه ومحاربة القراصنة الآخرون وكان يتم تزويد الربابنة بوثيقة خاصة تعرف بإسم خطاب الإعتماد لأن يخول لهم - إذا ما وقعوا فى الأسر - أن يعاملوا كأسرى حرب بدلاً من إعدامهم وفى هذه الحالة كان يطلق عليهم القراصنة الخصوصيين Privaters.

وكانت لدى البحارة درجة إنضباط ملحوظة وكان أشهرهم الإنجليزى Francis Drake الذى منحته الملكة إليزابيث لقب سير والذى قيل عنه بعد وفاته ووضع جسمانه فى تابوت من الرصاص وأنزل إلى أعماق البحر: «أصبحت الأمواج غطاؤه والمياه قبره وضاق المحيط أمام شهرته».

3- قرصان القراصنة

توفيراً للجهد والوقت كان لا يهاجم السفن التجارية العادية ولكنه كان يهاجم سفن القرصنة ذاتها للإستيلاء على الغنائم والبضائع التى تم الحصول عليها خلال إغارات هذه السفن على السفن التجارية وكان أشهر هؤلاء الكابتن Edward Teach المعروف بإسم ذو اللحية السوداء Black Beard حيث كانت له لحية كثة سوداء وكان مظهره يبدو مرعباً لأقصى حد ويحمل - دائماً - ست غدارات كما كان من عادته أن يضع فى حافة قبعته عودين من الكبريت الذى يشتعل ببطء.

القرصان ... مؤهلات ضرورية

* شخصية قوية يفرض على رجاله نظاماً صارماً ولا يسمح لهم بالمشاجرة أو الإغراق فى الشراب.
* دراسة طويلة وشاملة لكل ما يتعلق بشئون وفنون البحر.
* شجاعة فائقة لمواجهة أخطار الملاحة.
* قدر كبير من الذكاء لإدراك طبيعة العمل.
* إرادة قوية للتغلب على المصاعب.
* الإلمام العميق بطرق التجارة الرئيسية والأوقات التى تشتد فيها حركة السفن.
* معرفته الأماكن التى يمكنه الإختفاء فيها وبيع ما سيحصل عليه من غنائم.

الطاقم ... تقاليد وأعراف

* كان المعتاد قبل الخروج فى إحدى رحلات القرصنة أن يعقد إتفاق بين أفراد الطاقم ويقسم البحارة قسماً غليظاً على الإنجيل - إن وجد - أو السيف أو المسدس بإحترام بنود وشروط هذا الإتفاق.
* لم يكن الطاقم يحصل على أجور ولكن يحصلوا على نصيبهم من الغنائم التى يتم الحصول عليها فالكل يشارك فى اللعبة ليحصل على جزء من التورتة الثمينة.
* تقسيم جميع الغنائم على البحارة بالتساوى بينما يحصل الربان على خمسة أو ستة أضعاف ما يأخذه البحار العادى.
* التعهد بعدم هجر السفينة لأى سبب من الأسباب.
* التعهد بعدم إخفاء شيئاً من الغنائم لأنفسهم.
* العمل بأمانة تلزمهم بها تقاليد وأعراف قبل أن تدعوهم إليها نصوص إتفاق أو قسم.
* تحديد مقدار التعويض الذى يدفع فى حالة الوفاة أو الإصابة أو العاهات.

العلم ... والرمز

العلم أو الرمز ينبغى أن ينقل رسالته بنظرة واحدة دون حاجة إلى أية كلمات والسبب الأساسى فى ذلك هو أن معانيه يمكن فهمها بنظرة واحدة وليس من شك أن شارة القراصنة (بجمجمة والعظام المتقاطعة The Shull and Cross Bones) علامة مميزة بل هى من أشهر الشارات التى كانت تبعث الهلع والذعر والرعب فى قلوب بحارة أى سفينة تجارية تمخر البحر فى طمأنينة.

القرصنة .. عبر التاريخ

* من الشعوب التى مارست القرصنة على نطاق واسع الفينيقيين Phoenicians والفايكنج Vi-kings والترك Turks والبريطانيين The British.
* كانت القرصنة فى أيام الإغريق القدامى عادية الحدوث وجاء ذكرهم فى رائعة الشاعر الإغريقى القديم هيوميروس الأوديسا.
* كانت cilicia - ولفترة طويلة - وحتى 67 ق.م مركز قراصنة البحر المتوسط حتى قام Rompey بتفويض من مجلس الشيوخ الرومانى بتدميرهم بأسطول حربى كبير وإخلاء البحر المتوسط منهم ولمدة ثلاثة قرون ولكنهم عادوا من جديد بعد سقوط الإمبراطورية الرومانية.
* كان القراصنة فى العصور الوسطى يغيرون على المناطق الساحلية فيسلبون كل ما له قيمة حاملين معهم الرجال والنساء والأطفال لبيعهم فى سوق الرقيق أو لإفتدائهم بالمال ولمواجهة هذا الخطر كانت تقام على امتداد الساحل أبراج للمراقبة وإستطلاع تحركات القراصنة وتحذير السكان من قدومهم حتى يتسنى لهم الهرب إلى داخل البلاد.
* كان الشاطئ الأمريكى لسنوات عديدة مرتعاً خصباً لغارات القراصنة وفى القرن 17 أسست المنظمة المعروفة بإسم إخوان الشاطئ أو البوكانير Buccaneers الذين كانوا غالباً من البريطانيين ويقصرون نشاطهم على الساحل الأمريكى ولا يغيرون إلا على الممتلكات الأسبانية وكانت بداية نشاطهم فى جزيرة هايتى Haiti واستولوا بعد ذلك على جزيرة ترتوجا Tortuga وتميزوا بإستعدادهم للقيام بعملياتهم على اليابسة كما كانت سرعتهم خاطفة فى التحرك.



القرصنة .. التوكيلات الملاحية .. البمبوطية

* كان نقص الأمن فى البحار حتى القرن 18 سبباً فى أن تتسلح السفن التجارية لضمان سلامتها وحتى تتوفر لها الحماية من القراصنة كما إضطرت السفن الحربية لحمل البضائع وبصفة خاصة البضائع الثمينة الواردة من المستعمرات.

* كان القرن 16 هو العصر الذهبى للقراصنة حيث بدأ البربر من شمال أفريقيا فى غزو السواحل الأوروبية ومهاجمة السفن وواصل البربر مغامراتهم حتى لفظتهم الدول المتحضرة وفى الحقيقة فإن دولة البربر كانت تعتمد عليهم فى جزء كبير من إيراداتها بل هى الدولة الوحيدة فى التاريخ التى شجعتهم على القيام بالقرصنة من أجل ذلك الهدف.

* كانت القرصنة فى عهد أسرة تيودور Tudor الحاكمة فى بريطانيا (1485 - 1603) فى إزدياد مستمر من السواحل البريطانية وويلز وكانت الملكة إليزابيث لا تتسامح مع القراصنة إذا قاموا بعملياتهم فى المياه الوطنية بينما كانت تتساهل وتغض العين إذا تمت بعيداً عن أرض الوطن.

* إستمرت عمليات القرصنة ببطء حتى 1850 فى مناطق قليلة محددة من العالم وبخاصة المياه اليونانية وبعض أجزاء من الصين حيث كان القراصنة يصعدون إلى السفن كركاب ثم بإشارة سابقة الإعداد يقومون بإعتقال الضباط وإجبارهم على الإبحار إلى مقر قيادتهم فى، خليج (Tay Bay) Bias شمال هونج كونج كما كانوا يقومون بإعتقال الركاب لحين دفع الفدية.

* شكلت القرصنة خطراً مزعجاً على النقل البحرى العالمى حتى القرن 19 وحين بدأت السفن المسيرة بالبخار فى العمل أصبحت مهنة خطرة وغير مربحة وسريعاً ما إنتهت فى معظم بحار ومحيطات العالم فيما عدا مناطق محدودة مثل بحار الصين حيث واصل القراصنة عملهم المتقطع خلال العقود الأولى من القرن 20 ثم يبدو أنها عادت بأساليب مختلفة - كما سيتم توضيحه فيما بعد - فيما بين العقد الأخير من القرن 20 والعقد الأول من القرن 21

الغريب... والأغرب

* الغريب أن بعض الدول قامت بتكريم رسمى من الدولة للقراصنة على أعمال القرصنة التى إقترفوها بكل صورها وأشكالها ودرجاتها وكأن شيئاً لم يحدث وكأنه لا يجب معاقبتهم بل على العكس مكافأتهم.

* الغريب أن يحظى القراصنة بتأييد واسع من بعض الدول وكان هذا التأييد أحياناً ضمناً وأحياناً أخرى مباشراً ولكن المثير فى الأمر - مع ذلك - أن يكون بمنح الأوسمة والألقاب.

* الغريب أن أشهر القراصنة البوكانير Henry Morgan منح لقب Sir وعين حاكماً على جامايكا!!!

* الغريب أن القرصان خير الدين بارباروسا أكثر القراصنة البربر نجاحاً منح رتبة الباشوية عام 1529 وأصبح أدميرالاً وعين قائداً للأسطول التركى !.

* الغريب أن الملكة إليزابيث ملكة إنجلترا (1558 - 1603) منحت أشهر القراصنة الإنجليز Francis Drake ربان سفينة القرصنة الكلب الذهبى Golden Hind لقب فارس !!

* الغريب أن أشهر شخصاً قدر له أن يقع فى أيدى القراصنة فى بحر إيجه ذراع البحر المتوسط هو يوليوس قيصر الصغير Juluis Caesar الذين إحتجزوه وعندما طلبوا منه فدية قدرها عشرون طالنت Talent (وحدة نقدية قديمة) شعر بإهانة بالغة وقال أنه يساوى على الأقل خمسون طالنت فوافق القراصنة ضاحكين وفى غضون أسابيع قليلة من إطلاق سراحه وقعت عصابة القراصنة كلها فى الأسر وأبيدت عن بكرة أبيها.

* الأغرب أن السيدة الوحيدة التى عملت كقرصانة هى الأيرلندية Anne Bonney زوجة القرصان الكابتن راكهام المعروف بإسم كاليكوجاك وعرف عنها طبعها الحاد وشراستها وعندما هزمت سفينتهما أخذت تقاتل بشراسة بعكس زوجها الذى إستسلم فى خضوع.

من القرصنة الصاخبة إلى القرصنة الصامتة

ثمة ما يشير إلى أن هناك تغييراً طرأ على أسلوب القرصنة الآن تغيير فى الوسائل دون تفريط من الأهداف حيث تحولت من العنف والأسلوب المباشر والسرقة الصاخبة بكل ما فيها إثارة وغموض وظروف غير طبيعية إلى الخداع والأسلوب غير المباشر والسرقة الصامتة بكل ما فيها من غش ونصب وتزييف وتدليس وإحتيال وتزوير للمستندات والوثائق وتغيير وجهة السفينة والأساليب غير المباشرة اليوم أخطر مائة مرة من الأساليب المباشرة أمس فالأخيرة كانت - على الأقل ظاهرة للعيان والمحصلة أنها تصنف - فى كلتا الحالتين - تحت عنوان واحد هو السرقة.

وأقول إعزازاً وإعتزازاً كلمة حق لابد أن تقال لنعيد الفضل لأصحابه فقد قام أستاذنا عميد بحرى متقاعد عبد العزيز أبو قنديل بشرح ذلك كله - وبالتفصيل - فى مقال شيق ممتع حمل عنوان «الجريمة فى النقل البحرى» نشرته المجلة الإقتصادية الدورية الدولية إنترناشيونال -Inter national على إمتداد خمسة أعداد متتابعة (سبتمبر 2004/ يناير 2005) ومحدداً إياها بستة أنماط أدواتها متغيرة وأساليبها متباينة هى وسائل التزوير المستندية والتزييف التأمينية وتغيير وجهة السفينة وعقود المشارطة والإيجار والحاويات وسفن الشبح.

إن الجريمة - كما يقولون - لا تفيد Crime Does Not Bay ولكن النسبة المرتفعة للجرائم البحرية - القرصنة الجديدة - يوماً بعد يوم دليل على أن عواقب الجريمة ليست رادعة حتى تمنع المجرمين - القراصنة الجدد - من القيام بجرائمهم وإذا كان الأمر كذلك فإن لنا أن نتساءل أما لهذه المهنة اللعينة - مهنة القرصنة - أما لها من نهاية؟

وفى العدد القادم نقلب معاً - عزيزى القارئ - صفحات تاريخ التوكيلات الملاحية فى مصر.

سياحة

الإتحاد المصرى لصيد الأسماك
EGYPTIAN ANGLING FEDERATION

إستعداد مطروح لإقامة مهرجان صيد الأسماك

فى إطار إستعدادات محافظة مطروح لعيدها القومى وبناء على توجيهات السيد الفريق / محمد الشحات محافظ مطروح قرر مجلس إدارة الإتحاد المصرى لصيد الأسماك برئاسة اللواء أح/ محمد الديب دراسة الشواطئ المناسبة لإقامة هذا الحدث لأول مرة.

حيث قامت لجنة برئاسة الديب وعضوية ناجى مدور عضو الإتحاد وممثلى مديريات السياحة والشباب والزراعة وفرع هيئة الثروة السمكية بالمرور على جميع الشواطئ المرشحة فى غرب مرسى مطروح شملت عجيبة والأبيض وأم الرخم والسويتات وهيبب وأبو لهو وشرق مطروح وشملت علم الروم والجراولة والرميلة وميناء حشيش وشاطئ مبارك والعبد وأبو سمرة.

وبالتنسيق مع شيخ الصيادين تم حصر اللنشات التى يمكنها المشاركة فى المهرجان المقرر إقامته من 20 إلى 23 سبتمبر 2005 للصيد فى المياه الفيروزية والزرقاء الصافية الخالية من كل مصادر التلوث البيئى.

وتستعد أجهزة المحافظة للمهرجان تحت إشراف السيد اللواء أح/ فيصل المصرى سكرتير عام المحافظة.

ميناء شرق بورسعيد المحوري .. قراءة عولمية



بقلم سمير معوض
المستشار الإقتصادى للمنطقة الحرة (سابقا)

قد يكون من المعتقد خارج الحسابات الإستراتيجية العولمية المفاهيم والسياسات والتدابير أن الحديث عن ميناء شرق بورسعيد المحورى دون ربطه بمخططات تنمية منطقة الشرق الأوسط وشمال إفريقيا التى تبشر بها مجموعة الدول الثمانى الكبرى (كندا والولايات المتحدة واليابان وألمانيا وإنجلترا وفرنسا وإيطاليا وروسيا) وهى المنطقة الممتدة على رقعة جغرافية تنشر من شواطئ المحيط الأطلسى غرب أفريقيا إلى حدود باكستان شرقاً على سبيل الإحياء لمشروع مارشال الشهير لكنه هذه المرة يكتسب ملامح شراكات إقتصادية وتجارية لا تخلو من الأبعاد والمضامين السياسية التى باتت من ضرورات الأمن القومى الإستراتيجى لهذه الدول الكبرى من خلال بناء تكتلات متحدة أو متقاربة المصالح والتوجهات الإقتصادية بحيث تحمى التشابكات والإندماجات فى هذه المراحل الإستهلالية للعولمة حتى لا يتداعى تماسك البناء الكلى للعلاقات والتوازنات فى القرية الكونية. ومن قبيل القسمات البارزة ذات الصلة بميناء شرق بورسعيد المحورى وبالتوازى مع ميناء العين السخنة هو بروز التكتلات الراسية (Cartel) والتكتلات الأفقية (Trust) ما بين شركات أساطيل السفن الكبرى التى صارت من ثم مثل الشركات العابرة للحدود القارية التى حملت مسميات الشركات متعددة / متعدية الجنسيات وبفعل سطوة هذه الشركات التى هيمنت على تدفقات التجارة البحرية الدولية عمدت مجموعة من الموانى العالمية بمحطات حاوياتها إلى الإنخراط فى تحالفات مع هذه الخطوط الكبرى. وجراء ذلك نشأت قوى بحرية برية ديناصورية القوى أسطورية التأثير مناحة النفوذ التجارى والإقتصادى فيما بات يعرف بالشراكة العولمية (Global partnership).

فى هذا السياق تضافرت الدراسات والعروض التى توقعت أن تبلغ التكاليف الإستثمارية أكثر من 100 مليار دولار فى هذه المنطقة الجغرافية شاسعة الأبعاد والتى صارت تعرف فى مصطلحات إقتصادات العولمة بمجموعة دول الشرق الأوسط وشمال أفريقيا (MENA).

وكان للتحليلات المرتكزة على مؤشرات المصالح الإستراتيجية التى تحقق قوى الدفع حول حوض البحر المتوسط من وجهة تقويم الإتحاد الأوروبى التى لها ثقلها فى سياسة بناء أسس للإستقواء الكمى والكيفى الذى يدعم فعالية ومركزية التنافسية للتكتل الإقتصادى الأوروبى المتمركز فى المنطقة الحساسة الوسطى ما بين التكتل الإقتصادى الشمال أمريكى والتكتل الإقتصادى الجنوب والجنوب شرق أسيوى. هذه التكتلات المعتمدة على رساميل تكنولوچية ضخمة وتنظيمات صناعية وتجارية فائقة التحديث باتت تنظر إلى طائفة من الدول النامية بإعتبار أنها تشكل إحتياطيات إستراتيچية فى بحثها الدائب عن موازين النفوذ والسيطرة. ومن هنا برز دور جنوب حوض المتوسط بإعتباره إمتداداً لآفاق الحسابات الأوروبية الساعية لإعادة هيكل قوى الدفع التنافسية على طريق عولمة محيطها الچيوإستراتيچى الحيوى حتى يبقى المتوسط بحراً أوروبياً بإمتياز. وفى شتى المعادلات العالمية برزت مصر بموقعها الچيوديمجرافى وموضعها الإستراتيچى المتوسط والوسيط رقماً مؤثراً ومهماً. ولذا فإن مصر مرشحة إذا ما تحسنت البيئة الإقتصادية والمناخ الإستثمارى وشروط التنمية أن تصبح نقطة إرتكاز حاسمة النفوذ فى الشراكة الإقتصادية ما بين الإتحاد الأوروبى ومجموعة أقطار العالم العربى وشمال أفريقيا وتكتل الآسيان حيث أن الخطوط والإحداثيات البيانية تشير إلى أن عدد الدول العربية 22 دولة وتعداد سكانها 300مليون نسمة. وهى بذلك تعتبر سوقاً إقتصادية لا يمكن إسقاطها من حسابات كل القوى الإقتصادية المتعولمة.

وفق هذا السياق العولمى فقد تحول البحر المتوسط على مستوى التحالفات إلى قنطرة ذهبية تتجاوز مفاهيم ترسيم الحدود ما بين جغرافيات شمالية وجنوبية لتكرس إنصهاراً يقوم على حوافز من المصالح المشتركة والمنافع المتبادلة. ومع تباشير التحولات إلى التقسيم المعقد للعمل ولدت الحاجة إلى ميناء محورى فى منطقة جنوب شرقى هذا الحوض. وكأن التاريخ العالمى يعيد دورته فى عصر العولمة فمصر التى ربطت البحرين الأحمر والمتوسط فى عام 1847 ق.م هى ذاتها التى وقع عليها الإختيار لحفر مجرى قناة السويس فى العام 1869م وهى كذلك التى أختيرت لإنشاء الميناء المحورى (Hub Port) شرقها ليكون صنوا للميناء القديم (بيلوزيم) على الضفة الغربية لقناة السويس. كان التحالف الأوروبى وراء شق مجرى قناة السويس.

وحديثاً يقف الإتحاد الأوروبى وراء مشروع التدامج الذى يزخم مقومات قناة السويس بقدرات الميناء الجديد حيث صار للقناة ميناءين على مدخلها الشمالى المطل على البحر المتوسط من ناحيتى الغرب والشرق وهما معاً بوسعيهما أن يتآزرا ليكونا مركز توزيع تجارى لوچستى (Physical Distribution Centre) بالنسبة لتدفقات مشحونات المبادلات التجارية الدولية التى تتنامى بمعدلات تراكمية متعاجلة. ميناء شرق التفريعة الجديدة ومعه ميناء العين السخنة المحورى وميناء الإسكندرية ودمياط يدخلون الحلبة تحفزهم إحصاءات تحدد أعداد الحاويات المكافئة (20 قدماً) التى يتم تداولها فى نطاقهم الجغرافى البحرى تبلغ 17 مليون حاوية فى مواجهة تنبؤات تشير إلى أن نصيبهم منها سيكون 5 ملايين حاوية بنسبة 29,4% ومن المتوقع أن تبلغ نسبة الحاويات القادمة برسم إعادة الشحن إلى موانى أخرى عن طريق السفن الروافد 80% أى 4,5 مليون حاوية مكافئة. وتستطرد الحسابات متحدثة عن أن متوسط تكلفة تداول الحاوية بنظام الأقطرمة يبلغ 275 دولاراً وبناءً عليه ستصل حصيلة هذا النشاط إلى 1,1 مليار دولار وحصيلة الحاويات برسم الوارد للقطر وهى مليون حاوية نحو 160 مليون دولار. وما تدره أنشطة إعادة شحن هذه الحاويات المفرغة يبلغ 230 مليون دولار. المحصلة إذن تدنو من 1490 مليون دولار ويمثل ذلك قيم الصادرات الخدمية المضافة غير المنظورة من محطة تداول الحاويات فى ميناء شرق التفريعة المحورى والموانى الأخرى.

من زوايا عدة فإن هذه الحسابات لا سيما إذا ما قصرنا الحديث على ميناء شرق بورسعيد تعد من وجهة نظر التطور حسابات مشوبة بنقص التحليلات الإقتصادية ذات الأبعاد الإجتماعية. فالقيم المضافة الأعمق تأثيراً ليست موقوفة على الحسابات الفيزيقية للتحديثات ذات الأوزان المادية. فالقيم المضافة الإجتماعية والخبرات العملية والثقافية والإدارية الإبتكارية أضحت الآن ذات أهمية تتجاوز الأهمية النسبية للشئون الإقتصادية البحتة فى قيادة عمليات التطوير، هذه الرؤية ستكون معياراً فصلاً فى الإجابة عن سؤال هام هو لماذا أقيم ميناء شرق بورسعيد؟ ويستتبع هذا السؤال المركزى سؤالا موازياً هو ما هى طبيعة ومقومات وأهداف الإدارة التى تتولى تسيير وتطوير هذه الطاقة الإنتاجية الجديدة؟ إذ ما فتئت تصوراتنا متعلقة بأن ميناء شرق بورسعيد سيدور فى فلك ما يعرف بالإدارة بنظام المشغل لميناء من الطراز الدولى (World - class port operator) بينما الواقع الفعلى الذى ينبغى أن نستوعبه ونساير تطوراته هو أن الميناء المحورى فى موقعه وتجهيزاته وأنشطته وجد لكى يدار بأساليب غير تقليدية بوساطة مؤسسة عولمية (World - class corporation) تهيمن على شبكة موانئ فى موقع مائزة على الكرة الأرضية وتتعامل فى أنشطة ومجالات لوچستية ذات تنوعات كثيرة ومتجددة تطلبها الأسواق المحلية والإقليمية والعالمية. هذه الشركة للحفاظ على إستثماراتها فعالة ومنتجة ستكون ملزمة بتطوير سلة خدماتها اللوچستية بحيث تحقق نمواً مستديماً. من خلال القيم المضافة التى تراكمها الخبرات التكنولوچية والمهارات الفنية. ويحدث هذا كله تدفقات فى الدخول والفوائد والأرباح وهى عناصر هامة فى الناتج القومى.

هذا الميناء يعد ورقة إقتصادية رابحة فى مضمار الشراكة العولمية لأنه يملك مقومات التحول إلى ميدان بؤرى لإنتاج وتوزيع مصفوفات من الخدمات والتسهيلات اللوچستية(Central business area) التى تعد من صميم أعمال الموانئ. فالمعروف أن كل حاوية تتشارك فى تداولها 18 حلقة فى سلسلة الإمداد اللوچستى 9 منها فى مكان الإرسال و9 منها موقع الإستقبال. ويترجم ذلك إلى عمالة وتجهيزات رأس مالية ووسائط ووسائل نقل وعمولات ورسوم ودخول. بالإضافة إلى ذلك من المنظور أن يتمتع هذا الميناء بوظيفة المركز التجارى إضافة إلى إكتسابه مميزات مركز الإبتكار للحلول اللوچيستية (Logistics Solutions centre) فى شرق المتوسط بما يعنيه ذلك من ريادة وقيادة لعصرنة وتحديث منظومة الموانى التقليدية والمركزية فى هذه المنطقة تؤدى إلى طفرة فى التكامل والتدامج التعاونى بفضل سيرورته محوراً لتوزيع الأنشطة اللوچستية (Distribuation hub) بما فى ذلك قيامه بدور مركز التغذية بالحاويات الفارغة للمواقع التى تطلب هذه الحاويات لخدمات النقل البحرى والبرى التجارى (Transportation Logistics) . وإذا كانت التنبؤات تبشر بأن مجموعات العمالة المباشرة وغير المباشرة فى جميع أنشطة الميناء بكل تفرعاتها ستصل إلى 40 ألف فى غضون ثمانية أعوام من الآن فإن ذلك يعنى إستيعاب زهاء 5% من سكان المدينة بما يعد حلاً سحرياً لمشكلات البطالة المتفاقمة على نحو خطير فى المدينة التى تحاول الأرقام الرسمية التهوين من وطأتها الحقيقية. ومن محاسن هذا الميناء العصرى أنه سيعمل وفق قاعدة التبادل الإلكترونى للمعلومات (EDI) مع الوكالات الملاحية، والمخازن وساحات الحاويات وشركات النقل البرى والإدارات الحكومية وسائر الجهات والمصالح الأخرى المحلية والعالمية المتعاملة مع الميناء. بكل المعايير هذا الميناء يعد ثورة فى صناعة خدمات الموانئ فى مصر على نحو غير مسبوق بنظير. ومن حيث المبدأ فقد جاء ليبقى ويتطور ويقود معه مراكز كثيرة للسير على منواله لأن ميناءً واحداً يتحلى بالحداثة سوف يصنع أغلبية مماثلة من الموانئ المصرية ستقودنا إلى حيث يكون المستقبل أثرى وأرحب تقدماً.

إفتتاح فندق مصرى

للحدث العالمى لكسوف الشمس

تمشيا مع السياسة الحكيمة للقائد العظيم ... الرئيس محمد حسنى مبارك وتلبية لندائه لكل المصريين «يداً بيد نبنى مصر المستقبل» فقد سايرت شركة «أليكس ثرى إم» التوجهات العالمية لمعظم الدول العظمى متجهة نحو نهضة شاملة لصناعة النقل تلبية لفكر السيد الرئيس وتحقيقاً لطموحات سيادته فى غد أفضل .. وتحت قيادة معالى وزير النقل الدكتور عصام شرف والسيد الفريق محمد الشحات محافظة مطروح، حيث تقوم شركة «أليكس ثرى إم» بإقامة فندق عالمى لخدمة الحدث العالمى لكسوف الشمس إضافة لإقامة مستودعات عامة لتلقى وتخزين البضائع المختلفة - وهو المتبع حاليا فى مدن كثيرة داخل الدوائر الجمركية وخارجها مثل هونج كونج وسنغافورة وجبل طارق ودبى وكثير من المدن الأمريكية وقد تحقق لهذه المدن والشركات نجاحات ملموسة فى هذا المجال مما دعا الأستاذ / مجدى عبد الفتاح عجلان رئيس مجلس إدارة شركة «أليكس ثرى إم» للتفكير فى إقامة هذه المشروعات الحيوية بمدينة السلوم أحد أكبر المنافذ المصرية ...



ويؤكد الأستاذ/ مجدى عبد الفتاح عجلان أن شركة «أليكس ثرى إم» هى شركة مساهمة مصرية 100%، وقد علمت إنترناشيونال أن للشركة العديد من العلاقات بدول المغرب العربى وخاصة الجماهيرية الليبية ولها باع طويل مع الشركات الشقيقة كمؤسسين فى مجال الموانى البرية والبحرية ولها مشروعات عملاقة فى ميناء الدخيلة فى مجال الزيوت والكيماويات الصب وكذا إستقبال البضائع العامة والمستودعات تحت نظام الإيداع الجمركى العام.

وللشركة مقرات عديدة بمصر إضافة لمقرها الرئيسى بالإسكندرية.

وعن مشروعه الجديد يتحدث الأستاذ مجدى عبد الفتاح عجلان فيقول بداية أتوجه بخالص الشكر والتقدير للسيد الرئيس محمد حسنى مبارك رئيس الجمهورية ورائد الفكر الجديد وأخص سيادته بالشكر لحسن إختياره للقادة العظام أمثال الدكتور/ عصام شرف وزير النقل، والسيد الفريق/ محمد عبد الحميد الشحات - محافظ مطروح حيث يقدمان سيادتهما كل التعاون من أجل خلق فرص إستثمار جيدة تساعد رجال الأعمال وكذا تخدم مصرنا الغالية وتوفر العديد من فرص العمل للشباب المصرى.

ويضيف: تعتبر المنطقة على هضبة السلوم أو أسفلها مباشرة هى المكان الأنسب لموقع المشروع لتقليل عامل الوقت ووفرة عدد ساعات العمل وسهولة الإنتقالات بالسيارات والمحافظة على سلامة الطرق - ووجود المشروع بالجانب الأيمن من الوارد من ليبيا يؤدى لعدم تعطيل الطرق والتكدس بها وإهدار الوقت مع تقليل التكلفة وتخفيضها بنسبة حوالى 75% وتقليل عمليات التهريب والسرقات والحوادث - بجانب تخفيض التكلفة المادية لعمليات النقل حيث أن المصدر سيقوم بعملية التصدير من هذا الموقع مباشرة وإنهاء جميع إجراءاته منه - وكذا الوارد من الجانب الليبى وعدم اللجوء إلى النزول للإسكندرية والإنتظار لفترات طويلة تصل إلى شهر لوجود جميع الجهات الرقابية داخل الموقع وسيتم عملية التداول والكشف والتفريغ بأحدث الطرق بواسطة أفراد مدربين على هذه الأعمال وسيتم توفير فرص عمل لأهل السلوم - هذا وسيتكون المشروع من الآتى:

1- إقامة إيداع عام وميزان بسكول داخل الموقع لوزن السيارات القادمة من مصر لعمليات التصدير والكشف عن البضاعة وإنهاء الإجراءات الجمركية وسحب العينات ثم السفر مباشرة إلى المنفذ الليبى دون ضياع أى وقت مع تقليل التكلفة وعناصر المخاطرة ويتكون هذا الإيداع من:

أ- أرض فضاء بمساحة 2000 متر مربع منهم 500 م2 يقام عليها ثلاجة سابقة التجهيز لوجود أسماك رخيصة الثمن بدول المغرب العربى وليبيا ووصولها من الجانب الليبى ودخولها الإيداع العام وأخذ العينات منها والكشف وإنهاء الإجراءات وهذا يقلل حوالى 25 يوم عن مدة العمليات التى كانت تتم من قبل.

ب- مخزن مغطى على مساحة 1000 م2 لتخزين البضائع العامة الواردة وإنهاء الإجراءات الجمركية وسرعة أخذ العينات على أن تكون البضاعة خالصة الرسوم وعلى مسئولية صاحب الشأن وتخفيض الوقت بعد سداد الرسوم المقررة عليها على أن تكون حرة عند دخولها الأراضى المصرية وليس عليها أى تحفظات من جانب السلطات مما يساعد على غلق جميع منافذ التهريب والأعمال المخالفة.

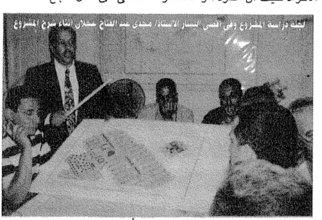


السيد الفريق محمد عبد الحميد الشحات محافظ مطروح وامامه الأستاذ/ مجدى عبد الفتاح عجلان رئيس مجلس إدارة شركة أليكس ثرى إم

أليكس ثرى إم تنشئ أكبر مستودع عام
لتخزين وتوزيع البضائع بالسلوم

جـ- إنشاء ميزان بسكول 120طن إليكترونى بغرض خدمة هذا المشروع مع إقامة مبنى إدارى مناسب للجان المختلفة المختصة.

د- على الجانب الآخر من الهضبة أو أسفلها سيتم عمل ميزان آخر بنفس المواصفات للصادرات المصرية لدخول السيارات المحملة بالبضائع ووزنها والكشف عليها داخل الموقع وسداد الرسوم المقررة وأخذ العينات وظهور النتائج الفورية وذلك بالإتفاق مع الجهات المختصة التى سنقوم بتوفير أماكن الإقامة المناسبة لهم بما يتفق مع أهميتهم ومكانتهم مراعاة منا للعوامل النفسية لهؤلاء الأفراد حيث أن الفرد هو العنصر الأساسى لأى عمل ناجح.


لجنة دراسة المشروع وفى أقصى اليسار الأستاذ/ مجدى عبد الفتاح عجلان أثناء شرح المشروع

2- إقامة مخزن مغطى على باقى المساحة المطلوبة وعمل مبنى إدارى للجان الدائمة وحجرة للمستخلصين وحجرة لرجال الأعمال لعقد اجتماعاتهم والصفقات المبرمة بين الجانبين وعمل أسوار طبقاً للرسومات بأسلاك شائكة بمنظر جمالى متحضر يليق بالمشروع والبلد سياحياً.

3- إقامة منتجع فندقى سياحى يناسب رجال الأعمال ويعمل على جذبهم وتوفير جميع سبل الراحة والمتعة لهم ويتكون من:

أ- حمام سباحة داخل المنتجع.

ب- مساحات خضراء واسعة بالمنتجع.

ج- مبنى فندقى مكون من طابقين فقط كمرحلة أولى بعدد 50 غرفة بـ 40 مفتاح


الفندق الجديد لخدمة الحدث العالمى



ويضاف إليهم فيما بعد فى مرحلة لاحقة 25 سويت فاخر لإستقبال الوفود من الجانب الليبى أو المصرى.

د- مكان مخصص لألعاب الأطفال وملعب تنس وآخر إسكواش مع إنشاء مطعم سياحى فاخر بمنظر جمالى يتناسب مع التسويق السياحى المتميز على أن يكون هذا الفندق فى أسعاره وليالى المبيت فيه فى متناول الجميع مع تقديم خدمة 5 نجوم بأسعار 3 نجوم مع توفير الهدوء والأمان للمترددين من رجال الأعمال والعائلات والوفود السياحية.

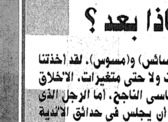

لجنة الدراسة الأولية وفى أقصى اليسار السيد اللواء أ.ح/ فيصل المصرى سكرتير عام محافظة مطروح

ونظراً لوجود الحدث العالمى لكسوف الشمس ووجود حشد كبير من محطات التليفزيون ووكالات الأنباء العالمية لنقل هذا الحدث والترويج السياحى والتجارى وإقامة معرض للمنتجات المصرية والتنسيق مع هيئة التنشيط السياحى والإذاعات والتليفزيون المصرى للتعريف بمعالم السلوم السياحية والتنسيق مع الجهات المختلفة - وسوف يوفر هذا الفندق لجميع المستوردين والمصدرين سواء من مصر أو من خارجها عند عبورهم مركز السلوم البرى سبل الراحة والإقامة وتوفير إحتياجاتهم الضرورية من خلال المعارض التى ستقام بمعرفة شركتنا المتخصصة وفروعها مما يساعد على زيادة الإستثمار وتوفير فرص العمل وعمل رواج للمنطقة من خلال هذا المشروع.



نشأت الديهي يكتب

الفوضى المنظمة ... ثم ماذا بعد؟



حقا... لعن الله السياسة وكل ما اشتق من السياسة بمكان، (ساس) و(يسوس) و(سائس) و(مسوس). لقد أخذتنا السياسة إلى بحار لا نهاية لها ولا حدود، الأمواج متلاطمة والعواصف عاتية لا ثوابت ولا حتى متغيرات. الأخلاق والفضيلة فى درجة التجمد، النفاق والرياء والمكر والخداع هى العناصر المكونة للسياسى الناجح. أما الرجل الذى يتسم بالأخلاق والأفكار الخالصة للصالح العام فلا مكان له فى الصورة والأفضل له أن يجلس فى حدائق الأندية باكياً وحزيناً على وطن ليس له فى الطيب نصيب

وكاتب هذه السطور من رجال الإقتصاد دارساً وممارساً لكن .. ولعن الله (لكن) جرفتنى وفتنتنى السياسة مهتماً ومراقباً وكاتباً وكان الخط الذى أسير عليه هو المردود الإقتصادى للقرارات السياسية، حيث أن القرارات السياسية لها ثمن إقتصادى والقرارات الإقتصادية لها ثمن سياسى، وبالتدريج نسيت أننى إقتصادى وصرت أتكلم فى السياسة واكتب فى السياسة فالظرف التاريخى الذى تعيشه مصر الآن أغرى الكثيرين إلى الدخول فى مناطق وعرة كانت حتى القريب العاجل من المناطق المحرمة تماماً، لكن دوام الحال من المحال ووسط هذا الزخم وهذا الركام طالعت بإهتمام بالغ مشروع الموازنة العامة للدولة فى صورته المعروضة على برلمان مصر الموقر وتوقفت أمام أكثر من نقطة أصابتنى (بالنقطة) وصرت أهذى كالمجانين، حيث جاء فى ذلك التقرير(الصدمة) ما يلى:

«تقدر المصروفات المخصصة لفوائد الديون الخارجية والمحلية فى مشروع الموازنة للعام 2005/ 2006 بنحو 42.6 مليار جنيه مصرى بزيادة قدرها 4,7 مليار جنيه عن موازنة 2004 / 2005 بنسبة 12.4% ويشير تطور الفوائد إلى إرتفاعها من 16.8 مليار جنيه عام 2000/ 2001 إلى 42,6 مليار جنيه العام الحالى بزيادة قدرها 25,8 مليار جنيه وبمتوسط معدل نمو سنوى 20.5%.

«أما أصول القروض فخصصت الدولة لها مبلغ 20.5 مليار جنيه بزيادة قدرها 7,1 مليار جنيه»

بحسبة بسيطة ودون الدخول فى دوامة الأرقام المزعجة فإن الموازنة ستتحمل مبلغ 42,6 مليار + مبلغ 20,5 مليار (الفوائد وأصل القرض) ليكون الناتج الإجمالى 63.1 مليار جنيه خدمة الدين الداخلى والخارجى.

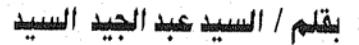
أما الدين العام (القروض) فقد بلغ فى 2004/6/30 مبلغ 358,2 مليار جنيه نعم 358,2 مليار جنيه مصرى هذا بخلاف ديون الهيئات الإقتصادية والذى بلغت فى نفس التاريخ نحو 40,1 مليار جنيه.

أى أن مصر مديونة بمبلغ 398,3 مليار جنيه مصرى أى أن مصر يبلغ فيها الدين المحلى نسبة 60,3%من الناتج المحلى الإجمالى، أى أن الصورة كما نراها منذ سنوات فلا برامج الإصلاح أثمرت ولا ثمار الإصلاح - على فرض أنها أثمرت - نضجت مازلنا فى مرحلة عنق الزجاجة، وللعلم فإنه أطول عنق زجاجة فى التاريخ، يا سادة كفانا تهريج وكفانا كذب ونفاق وتضليل يا سادة كفاكم فساد وكفانا كساد، تصريحات السادة المسئولين منذ العصر الوردى الأول إلى العصر البمبى الثانى تلك التصريحات الكاذبة أوصلتنا إلى هذا العصر الأسود. إن مصر ليست ملكاً لأحد، مصر ملك لشعب مصر ونيل مصر ملكاً لأبناء مصر، ومصر الأرض والعرض والنيل والتاريخ والشعب لا تستحق الإهانة - إهانة مصر فى وضع مصر (الديون التى بلغت 398,3 مليار جنيه) مصر (صفر المونديال) مصر (البطالة) مصر (التلوث) مصر ومصر ومصر.

ورغم ذلك نعشق مصر ونموت فداءً لترابها ومائها وسمائها لذلك وبإسم هذا الحب وحتى لا نموت غيظاً وكيداً وكمداً ندعو إلى الإصلاح والتغيير، إصلاح جميع القطاعات وتغيير جميع المسئولين (وليبق الرئيس مبارك فوق الجميع) أغلبية ومعارضة رئيساً لمصر ليس لدورة قادمة وإنما لمدى الحياة .. الشعب البسيط الطيب المخلص لا يهمه سوى مصر المستقبل والحاضر .. وإصلاح الحاضر وبناء المستقبل لن يأتى سوى بتغييرهذه الوجوه التى إستمرت تحكم وتتحكم فى مصير الشعب لسنوات وسنوات، الشعب ينشد التغيير الشامل وليس الترقيع هنا وهناك وليتم إختيار الوزراء والمسئولين على أسس الكفاءة والموضوعية وليس شرطاً أن يكونوا خريجى مدارس لجنة السياسات وليس شرطاً أن يكونوا من أعضاء الأندية الراقية، هناك يا سادة مصر أخرى غير مصر الجديدة، الرجولة والشهامة والإخلاص وحب الوطن وتحدى الصعاب هى المفردات المتداولة فى مصر الأخرى .. أبناء مصر الأخرى يحلمون أن يأخذو قسطاً من الإهتمام وقسطاً من المشاركة حتى تستقيم الأمور وتنصلح الأحوال ... يا سادة أتساءل بمنتهى الشجاعة لماذا يستمر صفوت الشريف وكمال الشاذلى ومحمد إبراهيم سليمان وحسن خضر وفاروق حسنى وفتحى سرور فى مناصبهم كل هذه السنوات لماذا يستمر إبراهيم نافع وإبراهيم سعدة وسمير رجب كل هذه السنوات.

أنا لا أطعن - معاذ الله - فى كفاءة أو نزاهة أحداً من هؤلاء لكننى أتساءل لماذا لا نجدد دماء الوطن حتى لا تتصلب شرايينه، لماذا لا نعطى الفرصة للأجيال الشابة أن تتحمل المسئولية؟

أما آخرتساؤلاتى فهى (أنس الفقى) وزير إعلام مصر .. لماذا؟






بقلم / السيد عبد المجيد السيد

سألتك يا أميرتي أن تودعي ... وترحل عني عيناك ... وترحلي

وتأخذي ما قد بقي من أدمعي ... وترحل عني عيناك ... وترحلي

سألتك أن تمحي ذكريات عشقي ... بلا رفقاً ولا تحزني أو تندمي

سألتك يا أميرتي عن حريتي ... فجرحك أليماً أدمى معصمي

سألتك يا أميرتي أن تغفري محبتي ... فشوقك عصيان تمنى توبتي

سألتك يا أميرتي عن رحيل قلبي ... فشراعي تحطم في غربتي

* * *

والآن يا صغيرتي ذهب من دنيانا البريق ... والقلب آثر بالرحيل وحيداً ... يبحث عن طريق

فالآن يا صغيرتي إحترقت مناياحين الصبا ... وهاجر شراعنا حزناً ... في بحر عميق

* * *

وجمعية الهلال الأحمر المصرى بالإسكندرية

إعداد/وسام غنيم

تعتبر جمعية الهلال الأحمر المصرى بالإسكندرية من أقدم المؤسسات الإجتماعية حيث تم تشهيرها بمديرية الشئون الإجتماعية منذ سنة 1966 وتهدف الجمعية كما أشارت لنا أ/ مديحة سالم مدير فرع سموحة بالآتى:

1- الغوث فى النكبات العامة والإغاثة الدولية ومعاونة السلطات العامة أثناء الحرب والسلام .

2- تقديم خدمات الرعاية الصحية التى تدخل ضمن ميادين المساعدات الإجتماعية ورعاية الطفولة والأمومة والشيخوخة وتنظيم الأسرة والخدمات الثقافية والعلمية وذلك من خلال المؤسسات التابعة لها وهى

أولاً: مركز التدريب على الإسعافات الأولية

نادى شباب الهلال الأحمر بباكوس

(55 طريق الحرية) ويقوم بالتدريب النظرى والعملى للإسعافات الأولية ونشر الوعى الإسعافى وتكوين فرق الهلال الأحمر بالمدارس والمعاهد العليا

ثانياً: مؤسسة الهلال الأحمر بباكوس

(154 شارع محطة السوق) وتضم المؤسسة الأنشطة التالية:

مستشفى - دار للولادة - مركز تنظيم الأسرة - بنك دم للأطفال - حضانة أطفال - مكتبة طفل - مركز تدريب الفتيات .

ثالثاً: مؤسسة الهلال الأحمر بالحضرة

(14 شارع البرنس إبراهيم) وتضم المؤسسة الآتى:

دار حضانة للأطفال - دار حضانة للرضع - مركز تنظيم الأسرة.

رابعاً: مؤسسة الهلال الأحمر بكرموز

(87 شارع شجرة الدر - محرم بك) وتضم المؤسسة الأنشطة التالية:

حضانة أطفال - مكتبة طفل - دار ضيافة أطفال مرضى السرطان - مستوصف لعلاج محدودى الدخل .

خامساً: مؤسسة دار الهنا لرعاية السيدات المسنات (24 شارع إبراهيم العطار - زيزينيا) تستقبل السيدات المسنات وحيث تقدم لهم خدمات إجتماعية وصحية وثقافية وترفيهية .

سادساً: دار محمد رجب لرعاية المسنين

وتستقبل الدار المسنين والمسنات وتقدم لهم خدمات إجتماعية وصحية وترفيهية .

سابعاً: نادى شباب الهلال الأحمر بباكوس

ويقوم بخدمة الشباب من الجنسين فى مجال الأنشطة الإجتماعية والثقافية والرياضية .

ثامناً: مؤسسة الهلال الأحمر الإجتماعية بسموحة

وهى إحدى المؤسسات الرائدة فى تقديم الخدمات الإجتماعية والتى تدار تحت رئاسة أ/ مديحة سالم .. وهى من السيدات التى لها تاريخ طويل فى إدارة المؤسسات والتى كانت تعمل لعدة سنوات كمراجع مالى بمديرية الشئون الإجتماعية ثم مدير عام لجمعية الحرية والتى قدمت فيها العديد من الإنجازات كعلامة فى تاريخ التعامل السليم مع أطفال الشوارع . ثم العمل كمسئول برامج بمركز خدمات المنظمات غير الحكومية N.G.O . والآن هى مديرة مؤسسة الهلال الأحمر الإجتماعية بسموحة والتى تحتوى على الأنشطة الآتية:

(1) مركز تدريب على الإسعافات الأولية:

حيث يقوم بعمل دورات تدريبية فى الإسعافات الأولية تحقيقاً لرسالة الهلال الأحمر فى نشر الوعى الإسعافى ومدة الدورة التدريبية خمسة أيام متصلة رسم التدريب 30 جنيهاً للفرد الواحد كما يتم عمل دورات للشركات نظير رسم رمزى للدورة ويمنح جميع الدارسون شهادات إتمام دراسة الدورة حيث يقوم بالتدريس نخبة من الأطباء وهيئة التمريض للدارسين لدورة الإسعافات الأولية ويشمل البرنامج التدريبى على :

- التعرف على الهلال الأحمر ونشاط المؤسسة وأهدافها.
- دور المسعف والمبادئ العامة للإسعافات.
- التعريف بجسم الإنسان ووظائفه.
- التدريب على قياس الحرارة والنبض والضغط والإنعاش القلبى والرئوى والإختناق والجروح والحروق والنزيف والكسور.
- كيفية إعداد صيدلية إسعافات أولية والحقن العضلى تحت الجلد.
- الإسعافات الأولية فى المواقف الخاصة كالإغماء والتسمم والمغص - طريقة حمل المصاب.

(2) قسم الكمبيوتر تكنولوجيا المعلومات

يحتوى هذا القسم على عدد ثلاثون جهاز كمبيوتر حديث وتقوم المؤسسة بعمل دورات مختلفة لجميع الأعمار وذلك نظير رسم رمزى.

أ/ مديحة سالم
مدير مؤسسة الهلال الأحمر بسموحة

(3) قسم الجمانيزيوم

القسم مجهز بأحدث الأجهزة الرياضية يقوم بعمل جلسات فردية وشهرية للرجال والسيدات كلاً على حدة وذلك مقابل إشتراك رمزى فمثلاً تقدم جلسات أيروبيك وحلبات مساج وساونا مع وجود أجهزة جرى كهربائى وحزام كهربائى وغير ذلك ...

(4) فنون ورياضة

تقوم المؤسسة بالتدريب على الكاراتيه والكونغفو - تنس طاولة - جمباز - چودو - رسم وموسيقى.

(5) قسم المكتبة

تحتوى المكتبة على مجموعة من الكتب فى جميع مجالات المعرفة المختلفة وملحق بها الركن الأخضر المجهز بالمطبوعات والشرائط بالفيديو والكاسيت بالإشتراك مع وزارة البيئة.

وتقبل المكتبة الأطفال من الجنسين إعتباراً من سن ستة سنوات ونشاطها فى الفترة الصيفية يشمل فترتين صباحاً ومساءً هذا بالإضافة إلى وجود ألعاب البلاى ستيشن والبيبى فوت نظير إشتراك رمزى.

كل ذلك ولم ولن تكف المؤسسة عن تقديم الجديد من خدمات مختلفة للمواطنين كما أشارت لنا أ/ مديحة سالم مديرة المؤسسة أنه قريباً سيضاف خدمات جليلة إلى المؤسسة .. بإذن الله



مؤسسة الهلال الأحمر بالحضرة (دار حضانة أطفال - دار حضانة رضع - مركز تنظيم الأسرة)



مركز التدريب على الإسعافات الأولية

من الملفات الوثائقية المصرية

الأمير عمر طوسون أمير الإسكندرية

كانت حياته مليئة بالأعمال الجليلة وشغل وقته بالبحث والتأليف والمشاركة فى العمل العام والإسهام بالرأى فى قضايا الوطن ولم يكن مثل معظم أفراد الأسرة المالكة ممن شغلتهم حياة الترف بل كان قريباً من عامة المصريين ويعد نفسه واحداً منهم وكانت مكتبته عامرة بأندر الكتب والمخطوطات وكان خبيراً فى الآثار والتاريخ وكان أيضًا بطل شعبى لقد ورث ثروة طائلة عن أبيه ولكنه كان يجد متعته فى العمل النافع فإقترب من الشعب وأصبح له مواقف سياسية كبيرة وكان أول من نادى بإنشاء وزارة للشئون الإجتماعية .. وقال عنه الزعيم سعد زغلول فى مذكراته "إنه يستحق تمثالاً من ذهب" إنه الأمير عمر طوسون أمير الإسكندرية ...

إعداد/ ولاء حمزة

من هو أمير الإسكندرية؟

هو الأمير عمر طوسون إبن الأمير محمد طوسون باشا وحفيد سعيد باشا إبن محمد على والى مصر بين عامين 1854 - 1863م. من مواليد 8 سبتمبر عام 1872م ولد فى مدينة الإسكندرية شأنه شأن سائر الأمراء تلقى تعليمه الأولى فى قصر والده ولما بلغ الرابعة من عمره فقد والده فكفلته وربته جدته لأبيه وأشرفت على تعليمه وكانت دراسته الأولى فى القصر ثم إستكملها فى سويسرا وبعد تخرجه تنقل بين عدة بلدان مثل فرنسا وإنجلترا وشاهد ما هى عليه من حضارة وتقدم ووقف على ما وصلت إليه من رقى وتطور فى مجالات الصناعة والزراعة وأتقن كلاً من اللغات التركية والعربية والإنجليزية والفرنسية وعزم على إصلاح بلده والتجديد فيها بعد أن عاد إلى الوطن محملاً بزاد كبير من العلم والثقافة.

الأمير عمر طوسون ومدينة الثغر

إختلف عمر طوسون عن الأمراء الآخرين فى أنه قد إستقر فى مدينة الثغر الأمر الذى فسره البعض بالرابطة التى ربطت بين جده سعيد باشا وبين الإسكندرية بعد الدور الذى قام به فى إعادة بناء الأسطول المصرى حتى أن هذا الوالى دفن فى مسجد النبى دانيال القائم فى المدينة كما أن مصالح الأسرة المالكة خاصة ما إتصل بأملاكها قد إستقرت فى عاصمة مصر الثانية. كما أن أغلب الجمعيات الأهلية بالإسكندرية التى نشأت فى الثغر خلال الثلاثين عاماً الأخيرة من عمره وقد عرضت عليه رئاستها بدءاً من جمعية المواساة ومروراً باستاد المدينة ووصولاً إلى مدارس العروة الوثقى وعلى الرغم من تنقلاته المستمرة إلا أنه ظل فى نظر أبناء الثغر «أمير الإسكندرية».

أمير الإسكندرية والإنغماس فى العمل الوطنى

ذكر د/ يونان لبيب رزق فى مركز تاريخ الأهرام أن الأمير عمر طوسون بعد أن بلغ سن الرشد تولى شئون الدائرة الزراعية التى تركها والده ونجح إلى الحد الذى أمكنه من شراء أملاك كل من أخيه وأخته وإن لم يصرفه ذلك عن الزاد الثقافى الذى نهل منه خاصة فى تاريخ وجغرافية مصر والسودان وكان له دوره فى تأييد تركيا خلال الحرب الطرابلسية والحروب البلقانية قبيل الحرب العظمى.

وإنغمس فى العمل الوطنى بعد إنتهاء تلك الحرب وشرع فى تشكيل وفد برئاسته للتوجه إلى مؤتمر الصلح فى فرساى غير أنه بناء على نصيحة الملك فؤاد تخلى عن مسعاه لصالح الوفد المصرى الذى ترأسه سعد زغلول باشا ولم يمنعه ذلك من تمويل الوفد خلال فترة وجوده فى العاصمة الفرنسية وخلال المفاوضات المعروفة باسم سعد - ملنر.

الهيمنة الملكية على الشئون السياسية

أغلب مواقف الأمير عمر طوسون بدءاً من الحرب الطرابلسية عام 1911م ومروراً بثورة 1919م وما صحبها من دور سياسى بارز وبإمتداد العشرينات كلها مواقف معروفة حيث أن الأمير قد إختار جريدة الأهرام القومية لنشر أخباره والتعبير عن آرائه حيث أنه يدرك مدى أهمية هذه الجريدة العريقة وكان غير المعروف بدرجة كافية دور الأمير خلال الثلاثينيات وعلى وجه الخصوص الفترة التى شغلت النصف الأول من هذا العقد والتى تزامنت مع العهد الذى عرف بإسم مؤسسة صدقى باشا والسبب فى هذا قد يكون بسبب الهيمنة الملكية على الشئون السياسية المصرية ولا شك أن الملك فؤاد بعد أن نجح فى إحكام قبضة السراى لم يكن يسمح لأحد من أبناء الأسرة المالكة حتى لو كان وراءه تاريخ طويل أن يلعب دوراً على المسرح السياسى .. ولعل ذلك وراء حقيقة إنصراف الأمير عمر طوسون للدراسات التاريخية.

كتاب تذكارى عن الأمير الراحل عمر طوسون

أصدرت مكتبة الإسكندرية فى إحتفالية خاصة لإحياء ذكرى الأمير كتاب تذكارى بعنوان "عمر طوسون أمير الإسكندرية" من إعداد الدكتورة سحر حمودة مكون من 5 فصول تشتمل على قصة حياة عمر طوسون منذ المولد وحتى وفاته فى يناير 1944م وإنجازاته فى مجال البحث الأثرى فى الصحراء والبحر وكتاباته حول هذا الموضوع . كما يتناول الكتاب عرضاً لشخصية عمر طوسون "كأمير من ناحية وكبطل شعبى من ناحية أخرى" بالإضافة إلى ذلك يشتمل الكتاب فى نهايته على مجموعة من الملحقات التى تستعرض كل ممتلكات الأمير سواء الزراعية أو قصوره فى مصر والإسكندرية وأيضاً تستعرض ملحقات الكتاب كل مؤلفاته التى نشرت بالعربية أو الفرنسية والمؤلفات التى لم تطبع بالإضافة إلى الدوريات الزراعية والمطبوعات العسكرية عن الجيش المصرى.

مكتبة الإسكندرية وإهداء أحفاد الأمير للكتب النادرة :

نظمت مكتبة الإسكندرية يوم 17 فبراير الماضى إحتفالية خاصة لإحياء ذكرى الأمير عمر طوسون خبير الآثار والتاريخ حيث حضر هذه الإحتفالية الأمير حسين طوسون حفيد الأمير عمر طوسون وقرينته والمحافظ اللواء محمد عبد السلام المحجوب والدكتور إسماعيل سراج الدين مدير المكتبة ونخبة من مثقفى الإسكندرية حيث أهدى أحفاده للمكتبة مجموعة نادرة من المؤلفات والتى ضمت مجلدات ومقالات عن أعمال الأمير فى مجالات التاريخ والآثار من بينها نسختان نادرتان باللغتين العربية والفرنسية قام الأمير بتأليفها عن أديرة وادى النطرون ورهبانه.

بالإضافة لأعماله الأثرية وخاصة إنتشال الآثار الغارقة بأبى قير إلى جانب مجلدات أخرى وكتب نادرة إحتفظ بها أحفاد الأمير بباريس لسنوات طويلة .. حضر الإحتفالية نخبة من الشخصيات البارزة فى مجالى التاريخ والآثار.

وصية الأمير عمر طوسون

قبل وفاة الأمير بأكثر من عشر سنوات كتب وصية تخص مكتبته العامرة وكانت تضم نحو ثمانية آلاف مجلد من نفائس الكتب والمخطوطات والصور والخرائط والتى يندر أن تجتمع عند أحد وقد أوصى أن تهدى هذه المكتبة إلى المتحف الحربى والمتحف اليونانى الرومانى بالإسكندرية ومكتبة بلدية الإسكندرية.



محافظ الإسكندرية والأمير حسين طوسون حفيد الأمير عمر طوسون والسيدة قرينته

منوعات إنترناشيونال

أحدث صيحة:

معجون أسنان بدون فرشاة

طرحت فى الأسواق الفرنسية أحدث وسيلة لتنظيف الأسنان دون اللجوء إلى فرشاة حيث قدم أحد المعامل الصحية مجموعة من الأقراص توضع فى الفم فتقوم بمهمة تنظيف الأسنان وتفيد هذه الأقراص فى مكافحة البكتريا وقد وافقت عدة هيئات علمية من بينها الإتحاد الفرنسى لصحة الفم على ذلك القرص الصغير ليكوشن الأمر سهلاً على من يستخدمه فى أى مكان وأى ظروف ويصل سعر العبوة التى تحتوى على 20 قرصاً إلى 5 يورو.

من أجل مشاهدة سمكة القرش

الأطفال الكوريين وإستجابتهم للتعليمات البوذية

قامت مجموعة من الأطفال فى سول عاصمة كوريا الجنوبية بزيارة للمتحف المائى بالمدينة للتعرف على سمكة القرش عن قرب خلال برنامج تعليمى تتلقاه هذه المجموعة من الأطفال ضمن دراستهم للتعليمات البوذية فى أحد المعابد البوذية بالمدينة وقد إرتدى الأطفال الزى المميز للبوذيين وحلقوا شعر رؤوسهم تماماً كما تتطلب المعتقدات البوذية خلال مشاهدتهم لسمكة القرش.

صدق أو لا تصدق

زفاف شجرتين .. والمدعوون الف شخص

نظم أهالى مدينة كالكتا الهندية إحتفالاً خاصاً بتزويج شجرتين كانت زينت جذوعهما بالقماش الأحمر وعقود من الزهور فى مأدبة طعام حضرها نحو ألف شخص وقال چورى شنكار أحد منظمى حفل الزفاف بين شجرة تين البنغال وشجرة تين أخرى مقدسة عند الهندوس «هناك عين حاسد أصابتنا لذلك قررنا العودة إلى وسائلنا الروحية لتنقيتها»، وجاء ذلك بعد عمليات سطو مسلح وقعت فى المنطقة وحالات من القتل والانتحار مما دفع السكان إلى هذا التقليد القديم.

من عالم الحيوان:

من أصوات الأشياء:

* صوت الحمام: هديل.
* صوت الغراب
البوم: نعيق
* صوت المدفع: دوىّ
* صوت القلب: خفقان
* صوت الناقة: حنين.
* صوت النحلة: طنين.

عالم غريب:

الأمريكيون ينفقون 72 مليار دولار سنوياً على حفلات الزفاف

فى حياة الإنسان لحظات عديدة لا يمكن نسيانها ومن أهمها لحظة الزفاف حيث يصبح حفل الزفاف بكل تفاصيله ذكرى مليئة بالدفء والمشاعر الرقيقة ومن أجل تلك اللحظة ينفق الأمريكيون 72 مليار دولار سنوياً!!! ونظراً لأهمية ذلك الحدث تبدأ الإستعدادات والتجهيزات لتلك اللحظة قبل الموعد المحدد بفترة طويلة وعلى الرغم من أن الحفل يربط روحين معاً إلا أن التجهيزات المادية للحفلة تأخذ مساحة كبيرة من تفكير الطرفين مثل كعكة الزفاف والتصوير والفقرات الموسيقية .. إنه عالم غريب حقاً.

عالم غريب:

الأمريكيون ينفقون 72 مليار دولار سنوياً على حفلات الزفاف

فى حياة الإنسان لحظات عديدة لا يمكن نسيانها ومن أهمها لحظة الزفاف حيث يصبح حفل الزفاف بكل تفاصيله ذكرى مليئة بالدفء والمشاعر الرقيقة ومن أجل تلك اللحظة ينفق الأمريكيون 72 مليار دولار سنوياً!!! ونظراً لأهمية ذلك الحدث تبدأ الإستعدادات والتجهيزات لتلك اللحظة قبل الموعد المحدد بفترة طويلة وعلى الرغم من أن الحفل يربط روحين معاً إلا أن التجهيزات المادية للحفلة تأخذ مساحة كبيرة من تفكير الطرفين مثل كعكة الزفاف والتصوير والفقرات الموسيقية .. إنه عالم غريب حقاً.

الأفيال الأفريقية تقلد الأصوات

كشف فريق من العلماء أن الأفيال الأفريقية تتمتع بقدرة كبيرة على تقليد الأصوات بعد أن تمكنوا من تسجيل أصوات لأنثى فيل تبلغ من العمر عشر سنوات وهى تقلد صوت الشاحنات التى تمر بطريق سريع يبعد عدة كيلو مترات من الحديقة التى تعيش فيها. كما إكتشف العلماء أن فيلاً أفريقياً آخر بدأ تقليد صوت إثنتين من أنثى الأفيال الأثيوبية تعيشان معه بحديقة بازل فى سويسرا.

دنيا المرأة

8 أكواب ماء يومياً تحميك من الأنفلونزا

دراسات طبية فى أمريكا توصلت إلى أن تناول 8 أكواب صغيرة من الماء يومياً تقلل الإصابة بالأنفلونزا وأعراضها المؤلمة من إلتهاب الحلق والرشح ويرجع ذلك إلى دور الماء فى ترطيب بطانة الأنف والأغشية المخاطية التى تعتبر خط الدفاع الأول لإلتقاط الأجسام الغريبة المحملة بمسببات الإصابة كالغبار والأوساخ والبكتريا ومنعها على الدخول إلى الرئتين وفى حالة الجفاف تضعف فاعليتها بمقدار النصف.

على مسئولية خبراء إيطاليين:

الشيكولاتة تنشط العواطف!!!

اكد مجموعة من الخبراء الإيطاليين فى مؤتمر طبى عقد بروما أنه على الرغم من أن الشيكولاتة من أفضل وألذ الهدايا المقدمة فى المناسبات والأفراح لكنها لا تعبر عن الحب والمشاعر الرقيقة فحسب بل تمنح الحبيب أطيب أمنيات الصحة والسعادة.. ووجد الباحثون أن للشيكولاتة فوائد صحية كثيرة فهى تلبى إحتياجات الإنسان بدءاً من زيادة الرغبة العاطفية وحتى الصحة القلبية والدماغية وإكتشفوا وجود إرتباط قوى بين تناول الشيكولاتة وقوة العاطفة حيث تبين أن النساء اللاتى يعشقنها أكثر تمتعاً بحياة رومانسية وعاطفية مملوءة بالحب والغرام مقارنة بغيرهن كما أنها تفيد صحة القلب وسلامته وقدرته على ضخ الدم.

إحذرى عزيزتى حواء

قليل من النوم يعنى كثير من الإرهاق

توصلت إحصائية حديثة إلى أن الأم لا تحصل على قسط كاف من النوم والراحة بسبب كثرة الأعباء والمسئوليات الملقاة على عاتقها مما يضاعف مشاعر القلق والتوتر لديها وأوضحت البيانات أن بعض الأمهات لا تتعدى فترات نومهن من 3 ـ 5 ساعات فى الليلة وهو يمثل ثلث ما كانت تحصل عليه أمهاتهن وجداتهن وأكدت الدراسة التى أجريت على نحو أربعة آلاف أم وجدة أن ساعات النوم القليلة مسئولة عن حوالى 37% من حالات الإرهاق والقلق بينهن مما يجعلهن أكثر ميلاً للإكتئاب وأصبحن أكثر ميلاً للبكاء.

آخر موضة:

الجينز يتربع على عرش الأناقة وبيوت الأزياء العالمية

قررت كبرى بيوت الأزياء العالمية الشهيرة بصفة عامة والفرنسية بصفة خاصة إدخال خامة ملابس الجينز التى كانت قاصرة على عامة الشعب فى مجموعة من الأزياء الراقية ومع موسم هذا الصيف تربعت على عرش الأناقة البدلة الجينز المزركشة بالتطريز سواء على الجاكيت أو فى مقدمة البنطلون أما التطريز فهو من خيوط الحرير مع الإبتعاد عن كل ما يتلألأ أو يبرق مع أشعة الشمس والضوء على عكس الموضة فى المواسم الماضية أما فتحة القدم فى البنطلون ضيقة وتغلق إما بسوستة أو بفيونكة تعقد جيداً بعد إرتدائه إنها موضة شابة وعملية وأنيقة ولكن للرشيقات فقط.

صحتك فى أظافرك



الأظافر من الأجزاء الحساسة فى الجسم وظهور أى تغيير على مظهرها يكشف عن التغيرات فى جسم الإنسان فالأظافر تتكون من صفيحة قرنية تنمو حوالى ملليمتراً واحداً فى الأسبوع بالنسبة لأظافر اليدين ونصف ملليمتراً بالنسبة لأظافر القدمين وعلى الرغم من أن مظهر الأظافر قد يوحى بأنها صلبة إلا إنها فى الحقيقة منطقة حساسة جداً وتدل على الحالة الصحية العامة للإنسان.

ويقول الأطباء أن ظهور علامات صغيرة بيضاء اللون على جميع الأظافر أو شحوب لونها أو زرقتها قد يعنى وجود مشكلات فى الدورة الدموية أو تدل على الإصابة بفقر الدم أما بروز بقع بيضاء دقيقة عليها فذلك يعنى الحاجة إلى تناول الفيتامينات يومياً بسبب نقص فى عنصر الزنك كما يدل تأخر نمو الأظافر على وجود خلل فى هرمونات الغدة الدرقية فى حين أن إنحناء الأظافر إلى الأسفل خاصة عند الأشخاص المدخنين يعتبر علامة على وجود أمراض قلبية أورثوية.

سفينة الحاويات العملاقة LT CORTIESA تعبر قناة السويس

LLOYD TRIESTINO

GULFBADR



عبرت الشهر الماضي سفينة الحاويات العملاقة LT CORTIESA إحدى سفن الخط الملاحي LLOYD TRIESTINO قناة السويس لأول مرة وقد إحتفلت شركة الخليج العربي وكيل الخط بجمهورية مصر العربية بهذه المناسبة على ظهر السفينة بحضور السيد الأستاذ بهاء بدر والدكتور محمد بهاء بدر وكلاء الخط ومواصفاتها كالآتي:

Length O.A.	333.99 M
Breadth B.P	42.8 M.
Draft	24.6 M.
Gross Tonnage	90449 T.
Net Tonnage	55452 T.
Deadweight	98700 M.T.
Speed	25.2 Knots.

صورة الغلاف

هواة صيد الأسماك والوفاء

EGYPTIAN ANGLING FEDERATION

اللواء أ ح/ محمد الديب يكرم الدكتور/ جمال مختار وبينهما الاستاذ/ مسعد أبو الرجال رئيس حماز الرياضة نائبا عن الدكتور/ ممدوح البلتاجي وزير الشباب

إختتمت مسابقة البحر الأبيض المتوسط الأولى بالأسكندرية 2 ـ 3 /2005/6 وقد شارك فيها 261 متسابق يمثلون33 نادى وهيئة تشكلت فى 87 فريقاً حيث تم صيد أسماك الوقار والإنشى والدراك والبلاميطة.

وبحمد الله تمكن فريق نادى اليخت المصرى بالإسكندرية من تحطيم الرقم القياسى لسمكة البلاميطة الذى أصبح 13.25 كجم.

وأكد لنا اللواء أ ح/ محمد الديب رئيس الإتحاد المصرى لصيد الأسماك أن الفوز بالمركز الأول فى التفوق العام لأسماك الجر كان من نصيب نادى اليخت المصرى بالأسكندرية ـ والمركز الأول للتسقيط فاز به فريق نادى الصيد المصرى بالأسكندرية.

وعلى هامش المسابقة تم تكريم المرحوم المهندس/ سيد مرعى أول رئيس لإتحاد صيد الأسماك المصرى والمرحوم الإعلامى/ نجيب المستكاوى أول من نشر ونادى بإنشاء الإتحاد فى وسائل الإعلام.

وقد أشاد بالمسابقة إعداداً وتنظيماً الأستاذ/ مسعد أبو الرجال رئيس قطاع الرياضة نائباً عن الأستاذ الدكتور/ ممدوح البلتاجى وزير الشباب وراعى المسابقة.

وأعرب اللواء أ ح/محمد الديب رئيس الإتحاد فى كلمة فى حفل الختام عن أن نجاح المسابقة يرجع لدعم السيد اللواء/ محمد عبد السلام المحجوب محافظ الأسكندرية وللأستاذ الدكتور/جمال مختار رئيس مجلس إدارة نادى اليخت وللقوات البحرية ولأعضاء مجلس إدارة الإتحاد وللفرق المشاركة من معظم أندية الجمهورية.

إحتفالية كنيسة الأسكندرية بعيد القيامة المجيد



اللواء عبد السلام المحجوب محافظ الاسكندرية يتوسط الانبا روفائيل والاستاذة وداد شلبى

إحتفلت كنيسة الأسكندرية بعيد القيامة المجيد وقد شرف حضور الإحتفال اللواء عبد السلام المحجوب محافظ الإسكندرية والأنبا روفائيل والسيد الدكتور محمد عبد اللاه رئيس جامعة الأسكندرية والسيد اللواء مدير أمن الأسكندرية والسيد اللواء مدير مباحث أمن الدولة بالإسكندرية وقيادات الشرطة ورئيس المجلس المحلى والقيادات الحزبية ووكيل وزارة الأوقاف والقيادات الدينية وقيادات المجلس الملى



الانبا روفائيل وقيادات المجلس الملى والشباب والاستاذة وداد شلبى

أسرة تحرير المجلة

وجميع العاملين بها

يهنئون

الأستاذة/ فاطمة عبد الحميد على

على الثقة الغالية التى أولاها إياها

الدكتور/ عصام شرف

وزير النقل

بتعيينها رئيساً للإدارة المركزية

لشئون النقل البحرى بالدرجة العالية

بقطاع النقل البحرى

بالقرار الوزارى رقم 219 لسنة 2005

ويتمنون لسيادتها كل نجاح وإزدهار

أسرة تحرير المجلة

وجميع العاملين بها

يهنئون

السيد العميد/ أحمد إبراهيم كامل محمد

على الثقة الغالية التى أولاها إياه

الدكتور/ عصام شرف

وزير النقل

بتعيينه رئيساً للإدارة المركزية لشئون

الأمانة العامة بالدرجة العالية

بقطاع النقل البحرى

بالقرار الوزارى رقم 181 لسنة 2005

ويتمنون لسيادته كل نجاح وتقدم

مجتمع إنترناشيونال



العروس: نجلاء محمود
العريس: محمد أحمد فايد **الف مبروك**



من المستشار محمد عبد الرحمن **بقطاع النقل البحرى ألف مبروك للعروسين** سارة وإسلام

العروس: إبتسام صلاح **العريس:** صلاح حلاوة
الف مبروك



العروس: منى عبد العزيز
العريس: محمد عبد الوهاب **الف مبروك**

ألف مبروك



خطوبة مباركة
تمت خطوبة الآنسة ولاء كريمة اللواء شرطة محمد الروبى إلى الأستاذ إسلام نجل الأستاذ سمير عثمان زينة بقطاع النقل البحرى ألف مبروك



العروس: هدير طارق عبد المجيد **العريس:** أحمد حمادة **ألف مبروك**



العاملين بقطاع النقل البحرى يهنئون الزميل محمد كشوطى وعروسه غادة بعقد القرآن السعيد

مبروك النجاح



أمانى حسين حسن

أمنية حسين حسن

رنا عبد الحميد الجندى
٣ إبتدائي
٩٥٪
تهنئة من خالتك
منى العدلى

عيد ميلاد سعيد



هنا حسام

آية خالد أحمد

هايدى حسام

شيماء هشام جمال الدين



محمد هشام جمال الدين



يوسف أحمد حسين محمد



أحمد عادل العاصى



كريم أحمد حسين محمد



ميار محمد عبد القادر

تهنئة من الأعماق

دكتورة عبير السحرتى والعائلة
يهنئون
السيد المستشار مرتضى منصور
برئاسة نادى الزمالك داعين له بدوام التوفيق